

## Analyse brede verkenningsfase project NWO – stand van zaken 25-6-2011

Met de aanneming van de **motie Dijkma/Wiegman-van Meppelen Scheppink d.d. 23-6-2010**, heeft de Kamer de regering verzocht om *“bij dit project de aanbevelingen van **Elverding ter harte te nemen en te gaan werken met een brede verkenningsfase waarin bewoners, decentrale overheden en milieuorganisaties ruim betrokken worden, er sprake is van een gebiedsgewijze benadering en heldere tijdsafspraken, waarbij de verkenningsfase wordt afgesloten met een voorkeursbesluit, goed te keuren door de Staten Generaal...**”*

In het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten uit 2008, onder voorzitterschap van de heer P. Elverding (**‘Sneller en Beter’**) staat op pagina 5: *“In de kern gaat het om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang **dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen**. Alleen dan zullen besluiten ook daadwerkelijk sneller kunnen worden genomen.”*

Twee weken geleden is de brede verkenningsfase van het project NWO afgesloten. Deelnemers hieraan zijn verbijsterd, teleurgesteld en boos over de wijze waarop dit deel van de procesgang is verlopen, met als belangrijkste redenen:

1. De projectorganisatie NWO heeft voor een aanzienlijk deel onvolledige, achterhaalde en onjuiste gegevens en informatie gebruikt en verstrekt aan de deelnemers van het participatieproces.
2. Inbreng van deelnemers is volstrekt willekeurig en/of zonder nadere, verifieerbare toelichting buiten beschouwing gelaten.
3. Spelregels en beoordelingscriteria zijn gedurende het meedenkproces veranderd; door tijdgebrek, onjuist gebleken interpretaties en op verzoek van externe partijen.
4. Het eindproduct bevat geen eerlijke vergelijking tussen beide tunnelvarianten (Oranjetunnel en Blankenburgtunnel) en kan onmogelijk dienen als goede beslisinformatie.
5. Van de oorspronkelijk 64 ingetekende tunneltracés zijn er slechts 6 overgebleven. De selectie hiervan is ondoorzichtig gebleven, of op twijfelachtige aannames gebaseerd, of tussentijds bepaald door de opdrachtgever, of ingegeven door de wensen van het Havenbedrijf Rotterdam, deelgemeente Rozenburg en de gemeente Westland. Van die 6 overgebleven tracés is niet duidelijk geworden, hoe die daadwerkelijk zouden moeten aansluiten op het bestaande wegennet. Eventueel noodzakelijke verkeerspleinen, viaducten, op- en afritten, en de gevolgen daarvan voor die gebiedsdelen, zijn volledig buiten beschouwing gelaten.

Deelnemers zijn van mening, dat van een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak nu al geen sprake meer is. Zij voelen zich niet serieus genomen en niet in staat gesteld om een weloverwogen bijdrage te leveren aan de gewenste beslisinformatie.

Bovendien is gebleken, dat zonder een analyse van de complete mobiliteitsproblematiek in de zuidelijke Randstad (dus inclusief die van de regio Haaglanden), het onmogelijk is om voldoende informatie te verkrijgen, die de noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding zal aantonen, of een keuze tussen een aantal tunnelvarianten zal rechtvaardigen.

### Onze aanbevelingen:

**Indien de overheid een serieuze bijdrage aan de beslisinformatie verwacht van burgers, belangenorganisaties en bedrijfsleven, dan moet vooraf alle informatie worden verschaft die zij daarvoor nodig hebben, dienen alle beoordelingscriteria vooraf duidelijk te zijn en moet een integrale aanpak van de mobiliteitsproblematiek in de gehele zuidelijke Randstad, het uitgangspunt zijn.**

Als de vaststelling van Elverding klopt, dat alleen zo breed mogelijk gedragen besluiten ook daadwerkelijk sneller kunnen worden genomen, dan wordt met een ongewijzigde voortzetting van dit proces, het NWO-project niet Sneller uitgevoerd, en al helemaal niet Beter. Wij verzoeken daarom alle leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, om deze informatie te betrekken in hun overwegingen en onze aanbevelingen ter harte te nemen. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald.

Ter onderbouwing hebben wij een snelle inventarisatie gemaakt van onze bevindingen en concrete ervaringen, opgedaan tijdens de meedenkbijeenkomsten d.d. 6 april, 9 mei, 9 juni en 10 juni jl.:

## Onvolledige, onjuiste en achterhaalde informatie

1. Bij de presentatie van de verkeersstromen is gewerkt met een verouderd rekenmodel (NRM 2.4); slechts doorgerekend tot 2020 en zonder de ingebruikname van Maasvlakte 2 hierbij te betrekken. Op het moment dat een Oranjetunnel of een Blankenburgtunnel wordt opgeleverd, zijn deze cijfers al niet meer relevant. Er wordt op dit moment druk gerekend met NRM 3.0 (opgeleverd 28-3-2011), maar daar hebben de participanten nu niks meer aan. Zij zijn dus niet geïnformeerd over de werkelijke verkeerstechnische gevolgen van de aanleg van de ene of de andere tunnel. Daardoor is het gehele verdere verloop van de verkenningsfase, en dus ook de vergaarde beslisinformatie, op cruciale wijze beïnvloed.
2. Bij de gepresenteerde analyse van de verkeersstromen bij de aanleg van respectievelijk een Blankenburgtunnel of een Oranjetunnel, is enkel getoond wat de gevolgen zijn voor die specifieke verkeersstromen (bv Voorne-Putten – Rotterdam-noord). De effecten op de overige verkeersstromen zijn daarbij buiten beschouwing gelaten. Hierdoor is het onmogelijk om de juiste conclusies te trekken uit de aanleg van de ene of de andere tunnel.
3. Bij de presentatie van de verkeersstromen is geen onderscheid gemaakt tussen personen- en vrachtverkeer, zonder enige nadere toelichting. Echter, zonder dit onderscheid zijn de gevolgen voor de snelheid van het verkeer, de uitstoot van schadelijke stoffen, de geluidsoverlast en de filelengte, onvoldoende in te schatten om een gedegen afweging te kunnen maken.
4. In de gebruikte verkeersmodellen zijn de niet-oeverkruisende verkeersstromen – dus o.a. die op de A15 en de A20, alsmede de verkeersstroom tussen Rotterdam en Delft/Den Haag niet meegenomen. Terwijl die aannemelijk toch voor een deel de congestie bij de tunnelmonden van de Beneluxtunnel veroorzaken en een sterke wisselwerking hebben met de overige verkeersbewegingen op en rond de ruit van Rotterdam. Informatie om het tegendeel aan te tonen, is niet verstrekt.
5. Bij de presentatie van de verkeersstromen zijn de gevolgen van en voor de Brienoordbrug buiten beschouwing gelaten. Hierdoor is een deel van de gevolgen van de ene of de andere eventuele tunnelvariant buiten beschouwing gelaten, zonder inzichtelijk te maken waarom.
6. In de gebruikte verkeersmodellen zijn alle N-wegen opgenomen, behalve de N468 (Maasland-Schipluiden-A4). Deze weg ligt echter bijna in het verlengde van een mogelijke Blankenburgtunnel. De aanleg van deze tunnel zal ongetwijfeld ook gevolgen hebben voor de N468. Er is geen informatie verschaft om dit in te kunnen schatten of te beoordelen.
7. De gevolgen voor het verkeersaanbod vanuit het westen voor het Kethelplein (A20), zijn buiten beschouwing gelaten. Hierdoor hebben de deelnemers onvoldoende informatie gekregen over de werkelijke of ingeschatte gevolgen van beide tunnelvarianten. M.a.w.: als iemand wéét dat een bepaalde variant onherroepelijk een stukje verderop een nieuw knelpunt zal veroorzaken, dan zal die daar ongetwijfeld anders tegenaan kijken dan wanneer daar niks over bekend is. In het eerste geval zal die variant waarschijnlijk niet eens op tafel komen, in het tweede geval (zoals nu) mogelijk wel.
8. Bij de presentatie van de verkeersstromen is ervan uitgegaan, dat er geen verkeersrelatie bestaat tussen Spijkenisse en het Westland. Dit lijkt niet erg aannemelijk, maar informatie die deze aanname wél onderbouwt, was niet voorhanden.
9. Bij de presentatie van de verkeersstromen is men ervan uitgegaan, dat verkeer uit Brabant geen significante stroom vormt, die relevant genoeg is om in de rekenmodellen te betrekken. Ook dit wekt bevreemding, maar ook hierover was geen nadere informatie voorhanden.
10. Bij de gepresenteerde verkeersstromen is geen analyse gemaakt van de spitsperioden, alleen van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Dit wekt grote bevreemding, aangezien niet de verkeersintensiteit als zodanig, maar de knelpunten tijdens de spits het grote probleem vormen. En die knelpunten zijn met deze analyse volstrekt onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

11. De concrete aansluiting van de tracés op bestaand (A20 of A15) of nieuw wegennet kon aan de tekentafels niet worden ingetekend. In de voorlaatste sessie is hier nog een poging toe gedaan, maar in de laatste sessie heeft men dit (men zei vanwege tijdgebrek) laten vervallen. Toch deed/doet men voorkomen, dat bv alle aansluitingen op de A20 van een Blankenburgtunnel, ten zuiden hiervan zouden plaatsvinden. Dit zou betekenen dat er geen verkeer vanuit Rozenburg rechtstreeks naar het Westland zou kunnen rijden. Deze vaststelling is tijdens de eindpresentatie van 22 juni jl nog afgedaan met de opmerking dat dit later (na de participatieprocedure dus) wel duidelijk zou worden. Mocht blijken, dat er toch ten noorden van de A20 een aansluiting moet worden gecreëerd, dan heeft dit gevolgen voor de gebiedskenmerken in dit deel van het plangebied. Gevolgen die zeer gevoelig liggen bij velen. Het buiten beschouwing laten van deze gevolgen heeft het verloop van de zogenoemde 'tekentafelsessies' significant beïnvloed. Daarmee is ook de uitkomst onzuiver gemaakt en ongeschikt als beslisinformatie.
12. Eén participant maakte bij elke sessie gewag van een rapport, waaruit onomstotelijk zou blijken dat een NWO in combinatie met de A4 Midden-Delfland onmogelijk is. Oud-minister Winsemius heeft in oktober 2007 deze informatie openbaar gemaakt in het vakblad Cobouw. De projectorganisatie weigerde stevast hierop in te gaan, overigens zonder het bestaan en de uitkomsten hiervan te ontkennen of te weerleggen. Het is niet alleen belangrijk voor de participanten, maar zeker ook voor de leden van de vaste Kamercommissie en het verloop van het besluitvormingsproces, dat iedereen hieromtrent juist en volledig geïnformeerd wordt.
13. Uit een ander rapport, gemaakt in opdracht van het Havenbedrijf ('Nadere analyse oostelijke varianten Blankenburgtracé' van Goudappel Coffeng, uit april 2011), blijkt dat een Blankenburgtunnel geen tijdswinst zal opleveren tussen zowel Rozenburg en Den Haag als het Beneluxplein en Den Haag en dat zo'n tunnel veel minder verkeer zal afwikkelen dan nog altijd wordt aangenomen. Deze bevindingen zijn tot stand gekomen met hetzelfde verkeersmodel (NRM 2.4) als waar Rijkswaterstaat mee heeft gerekend. Van dit rapport had de projectorganisatie wel kennis genomen, maar de informatie hieruit is verder niet meegenomen, doch ook niet weersproken. Ook deze informatie zou moeten worden bestudeerd en moeten worden meegenomen in de verkenningsfase.
14. De gevolgen voor de luchtkwaliteit en overige milieuaspecten van beide tunnelvarianten zijn in de gehele verkenningsfase buiten beschouwing gelaten. Deze gevolgen zijn ongetwijfeld wel van invloed op de afwegingen van de deelnemers. Ook hierdoor is de uitkomst vertroebeld.
15. De criteria techniek, veiligheid en extreme kosten ('sober en doelmatig') voor de 'zeef' die de projectorganisatie hanteerde - zelf noemen ze het 'trechteren' - zijn nimmer nader toegelicht of gemotiveerd. In een enkel geval was zelfs de aanname onjuist; zo zou er geen 50KM bocht mogen worden aangelegd vanaf de A20 naar de Blankenburgtunnel, terwijl dit wettelijk wel is toegestaan.
16. De projectorganisatie meldde aanvankelijk een oostelijk van de Maeslantkering aangelegde Oranjetunnel technisch onmogelijk was. Later meldde men dat de werkelijke reden is dat men opziet tegen de kosten om bedrijven uit te kopen.
17. Tot aan de laatste sessie werd verteld dat voor beide tunnels zowel een coupurekering (schuif in het wegdek) als een kanteldijk (tunnelmond minimaal op Deltaniveau) mogelijk zijn, om overstrooming bij tunnellekkage te voorkomen. Pas tijdens de laatste sessie kwam men hier op terug, simpelweg verwijzend naar 'staand beleid', dat kennelijk een kanteldijk vereist. Ook hiermee hebben de participanten dus alleen in de laatste sessie rekening kunnen houden. Voor veel mensen betekent dit dat hun inspanningen in alle vorige sessies feitelijk verspilde moeite is geweest en dat talloze varianten ineens onbruikbaar bleken. Tijd om hiervoor alternatieven te verzinnen, was er toen niet meer.
18. Tijdens de sessie van 9 mei 2011 vertelde iemand van de projectorganisatie (BGSV landschaparchitecten), dat nut en noodzaak van een NWO niet vast staan. Dit werd publiekelijk bestreden door een ander organisatieid, werkzaam voor Rijkswaterstaat. Toen het publiek daar nader op in wilde gaan, werd dit niet toegestaan.

## Willekeur en ongelijke beoordeling

19. Volgens vrijwel alle participanten is de scope van de NWO veel te beperkt. De relatie met het verkeer van en naar de Haagse regio is vrijwel volledig buiten beschouwing gelaten. (Volgens iemand van Rijkswaterstaat valt dit de gemeentebesturen van Rotterdam en Den Haag aan te rekenen. De minister wil niet langer wachten tot deze tot overeenstemming komen.)
20. De gebiedskenmerken zijn tijdens de tekentafelsessies ingetekend op 'oude kaarten van een heel aantal jaren geleden; niet alles komt meer overeen', zoals de medewerker van de projectorganisatie het verwoordde. Het wekt niet erg veel vertrouwen, wanneer men kennelijk niet in staat is om actuele en juiste gebiedskaarten te hanteren. Los nog van de eventuele omissies en verkeerde conclusies die vervolgens getrokken worden.
21. Het wel of niet intekenen of noteren van opties, wensen en opmerkingen van participanten verliep nogal willekeurig; niet volgens duidelijke criteria en zonder enige verificatie. De geproduceerde 'verslagen' van de bijeenkomsten zijn slechts interpretaties van Rijkswaterstaat en kunnen dan ook niet worden gebruikt als objectieve weergaven van hetgeen door Rijkswaterstaat én door participanten naar voren is gebracht.
22. Tijdens de bijeenkomsten is in veel gevallen niet duidelijk gemaakt welke wegingsfactor er aan de kwaliteiten van gebiedskenmerken moet worden toegedicht. Dit heeft ongetwijfeld gevolgen gehad voor de houding van de deelnemers ten aanzien van bepaalde varianten.
23. Zwaarwegende gebiedskenmerken zoals rijksmonumenten en delen van de EHS zijn niet in beide zoekgebieden gelijk gewogen. In het Oranjetracé moesten die hoe dan ook worden ontzien, in het Blankenburgtracé werd het doorsnijden van een rijksmonument of de EHS echter niet als bezwaarlijk gekwalificeerd. Ook werd aan de tekentafels volledig voorbijgegaan aan het feit dat het Blankenburgtracé deel uitmaakt van de Rijksbufferzone. Recentelijk is dit gebied zijn 30-jaar durende, wettelijk beschermde status op grond van de Reconstructiewet Midden-Delfland kwijtgeraakt.
24. Participanten konden met hun voorstellen voor tunnelvarianten, slechts ten dele of helemaal niet anticiperen op varianten, die uiteindelijk door de minister wel of niet zullen worden afgekeurd. De afwegingskaders van de minister zijn immers nog niet bekend, net zomin als de uitkomsten van de MER-rapportages. Hierdoor zijn mogelijk andere varianten ten onrechte buiten beschouwing gebleven, en is er tevergeefs energie gestoken in varianten die wel op tafel zijn gelegd, maar kansloos zullen zijn.
25. Tot aan de laatste tekensessie was volgens de projectorganisatie voor beide tracés een boortunnel mogelijk. Tijdens de laatste sessie moest ineens de Blankenburgtunnel een zinktunnel worden, omdat Rozenburg een directe aansluiting hierop had geëist. Zelfs een combinatie van een zink- en een boortunnel was niet bespreekbaar, omdat deze naar de mening van RWS te duur zou worden. Hiermee verdween direct het overgrote deel van de reeds ingetekende Blankenburgtunneltracés in de prullenbak. Bovendien staat daarmee vast dat een Blankenburgtunnel alleen aangelegd kan worden door vrijwel het hele gebied tussen de Waterweg en de A20 om te ploegen, en het onmogelijk wordt om de EHS (Rietputten en Volksbos) en alle rijksmonumenten te sparen. Daarnaast is hiermee het participatieproces van burgers, bedrijfsleven en belangenorganisaties, eenzijdig en door slechts één partij, zeer sterk beïnvloed.
26. Tijdens de laatste sessie gold ineens als eis, dat een Oranjetracé vloeiend moet overgaan in de A20, zonder een fatsoenlijke of gelijkwaardige aansluiting noordwaarts, richting Den Haag. Dit volgens de projectorganisatie op (niet nader gemotiveerd) verzoek van de gemeente Westland.
27. De voorgestelde aanleg van een Oranjetracé als 2x2 strooks 80 km/uur-weg werd, zonder duidelijke motivatie, van tafel geveegd. Terwijl dit volgens deskundigen net zo doelmatig kan zijn, en véél goedkoper is dan een 2x2 strooks 100 km/uur weg.