

Inhoudelijke afwegingen Nieuwe Westelijke Oeververbinding

18 november 2011

Deze notitie geeft een overzicht van de inhoudelijke afwegingen met betrekking tot de keuze voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) en is gebaseerd op het Concept Hoofdrapport Plan-MER NWO van november 2011 en onderliggende documenten. De hoofdstuknummers die achter de paragraaftitels van deze notitie staan, verwijzen naar de hoofdtukken van het Concept Hoofdrapport Plan-MER NWO.

Voor meer informatie over de NWO zie www.vitaalmiddendelfland.nl

Contactpersoon: Susanne Kuijpers, s.kuijpers@milieufederatie.nl 06-45244758

Probleem- en doelstelling (H2)

Er moet een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) komen om aan de volgende doelstellingen te voldoen:

1. het bieden van een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor in en na 2020;
2. het verbeteren van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex ten behoeve van de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische centrum;
3. het verbeteren van de ontsluiting van de Greenport Westland ten behoeve van de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische centrum;
4. het ondersteunen van de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

Er zijn twee alternatieven voor de aanleg van de NWO: de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. In de verkenningsfase zijn twee varianten van de Oranjetunnel geselecteerd: een variant op maaiveld (laag) en een variant die op hoogte wordt aangelegd. Van de Blankenburgtunnel bestaan drie varianten: middendoor, Krabbepas West en Krabbepas Oost. Hieronder wordt het onderscheid tussen de alternatieve en de varianten globaal weergegeven. De aspecten waarop de alternatieven niet onderscheidend zijn (luchtkwaliteit, externe veiligheid, gebiedsveiligheid, verkeersveiligheid en klimaat) worden hier buiten beschouwing gelaten.

Omgevingsproces (H4)

In het besluitvormingsproces rondom de NWO is een sectorale benadering toegepast in plaats van een integrale benadering, dit is in strijd met het advies van de Commissie Elverding dat een gebiedsgerichte aanpak voorschrijft. Inhoudelijke participatie door stakeholders en regionale overheden is bijna onmogelijk geweest door het ontbreken van informatie. De afweging en het advies over de NWO lopen daardoor vooruit op de inhoudelijke onderbouwing. Het advies zal dan ook eerder gebaseerd zijn op emotie en wens dan op ratio en mogelijkheden. Het proces om te komen tot oplossingsrichtingen is beschreven in de notitie 'Besluitvormingsproces NWO' (zie bijlage 1).

Verkeersonderzoek en doelbereik (H5)

Om het doelbereik te toetsen worden in het beoordelingskader de volgende criteria gehanteerd:

- Reistijden in de vorm van reistijd en reistijdfactor (kwantitatief);
- Voertuigverliestijd in de vorm van voertuigverliesuren (kwantitatief);
- Robuustheid in de vorm van de beschikbaarheid van alternatieve routes (kwalitatief).

Wat reistijden betreft wordt zonder NWO niet aan doelstelling 1 (Beneluxcorridor) en doelstelling 4 (as A4) voldaan bij een scenario van hoge economische groei. Zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel zorgen ervoor dat de streefwaarden voor doelstelling 1 (Beneluxcorridor) wel behaald worden. Tevens zorgen beide alternatieven ervoor dat de streefwaarden voor doelstelling 4 (as A4) over het hele traject behaald worden, hoewel met een Blankenburgtunnel de streefwaarden op het NoMo traject A4 Kethel – Den Haag zuid niet worden behaald in ieder economisch groeiscenario.

Met betrekking tot voertuigverliesuren zorgen zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel ervoor dat op het traject Westerlee – Ypenburg (via de Veilingroute) niet aan de criteria voldaan wordt in ieder economisch groeiscenario. Op het traject Westerlee – Terbregseplein wordt

met name bij aanleg van de Blankenburgtunnel in ieder economisch groeiscenario niet aan het criterium voertuigverliestijd uit het beoordelingskader voldaan.

Wat de robuustheid van het wegennet betreft is niet geheel duidelijk in hoeverre in de referentiesituatie aan de criteria wordt voldaan omdat deze criteria niet geformuleerd zijn. De Oranjetunnel levert een grotere bijdrage aan de robuustheid van het netwerk. Op beide doelstellingen waar robuustheid betrekking op heeft (2 en 3) scoort deze verbinding gelijk of beter dan de Blankenburgtunnel. De onderbouwing van de analyse van het doelbereik is te vinden in bijlage 2.

Geluid en gezondheid (H6)

Bij de Oranjetunnel neemt de normoverschrijding geluid bij bijna 1000 woningen af (door een afname van verkeer op de A15 bij de woonkernen Rozenburg en Hoogvliet), terwijl bij de Blankenburgtunnel juist bij meer dan 1000 woningen de geluidsnormen overschreden gaan worden en waarvoor dus mitigerende maatregelen nodig zijn. Het is niet zeker of bij het alternatief Blankenburgtunnel variant Krabbeplas Oost de hoeveelheid geluidsoverlast voor de woningen bij de westrand van Vlaardingen wel teruggebracht kan worden tot onder de norm met mitigerende maatregelen. De geluidseffecten hebben tot gevolg dat er bij een Oranjetunnel sprake is van een verschuiving naar een lagere klasse in het systeem van Gezondheidseffect Screening (GES) wat een positieve ontwikkeling is. Bij de Blankenburgtunnel is er juist sprake van een verschuiving naar een hogere GES klasse.

Bodem en water (H6)

Omdat de Oranjetunnel geboord wordt en de Blankenburgtunnel afgezonken (en minder diep ligt) is er bij de Oranjetunnel een grotere kans op verstoring van het grondwatersysteem. Het gebied van de Blankenburgtunnel kent een matige draagkracht, waardoor de kans op zettingen hier groot is, in het gebied van de Oranjetunnel speelt dit niet. Wat aardkundige waarden betreft doorsnijden de varianten van de Blankenburgtunnel het krekpatroon zowel onder het maaiveld door vergraven als boven het maaiveld door belasting of heiwerkzaamheden. In het gebied van de Oranjetunnel zijn geen bijzondere aardkundige waarden aanwezig. Ten slotte zijn de ingrepen in het watersysteem bij de Blankenburgtunnel groter dan bij de Oranjetunnel.

Natuur (H6)

Nabij het tracé van de Oranjetunnel ligt het Natura 2000 gebied Staelduinse bos en op grotere afstand Voornes duin. Stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden bij beide alternatieven leidt niet tot significante effecten en valt weg tegen de achtergronddepositie. Bij de Oranjetunnel treedt een verhoging van de geluidsbelasting op het Staelduinse bos op die negatieve effecten kan hebben op (bos)broedvogels. Het Staelduinse bos ligt echter ruim binnen de 50 dB(A) contour van de Maasvlakte en Europoort. Het is dus te verwachten dat vogels die gevoelig zijn voor geluidsoverlast toch al niet broeden in dit gebied vanwege het al aanwezige geluid.

Wat EHS betreft doorsnijdt de Oranjetunnel de (nog niet gerealiseerde) ecologische verbindingzone tussen het Staelduinse bos en de Oranjevletpolder. De Blankenburgtunnel vernietigt in iedere variant een stuk reeds bestaand EHS gebied. Bij de variant Krabbeplas West met een aansluiting op Vlaardingen gaat een bestaand EHS gebied (de Rietputten) vrijwel geheel verloren.

Met betrekking tot weidevogels zijn er geen effecten van de Oranjetunnel omdat in het gebied van deze weg zich geen weidevogelgebieden bevinden. De Blankenburgtunnel loopt door weidevogelgebied en levert dus areaalverlies op (met uitzondering van variant Krabbepas Oost).

In het tracégebied van de Oranjetunnel bestaan reeds negatieve effecten op beschermde soorten doordat de ecologische verbinding die voor vleermuizen van belang is door de Hoekse Baan wordt doorsneden. Door de aanleg van de Oranjetunnel wordt deze doorsnijding verbreed. Ook de Blankenburgtunnel heeft negatieve effecten op vleermuizen door het doorsnijden van foerageergebied en vliegroutes. Daarnaast lopen de Krabbepasvarianten door een gebied waar beschermde nesten voorkomen. Ten slotte doorsnijden alle varianten van de Blankenburgtunnel de Maassluisse Dijk waar de beschermde kievitsbloem groeit.

Landschap en inpassing (H7)

Het zoekgebied van de Blankenburgtunnel heeft een hogere landschappelijke waarde dan dat van de Oranjetunnel. Als ontwerpogave voor Midden-Delfland (zoekgebied Blankenburgtunnel) wordt gesteld dat het 'ontwerp van de weg zich naar het gebied voegt', 'het landschap en de weg een geheel vormen' en gebruik wordt gemaakt van 'natuurlijke vormmiddelen zoals grond, gras en riet'. De aanleg van een zesbaansnelweg lijkt moeilijk samen te gaan met deze ontwerpogave. Factoren die inpassing in het veenweidelandschap bemoeilijken zijn de waterkering en aansluiting op de A20. Doordat gekozen is voor een kanteldijk als waterkering, is een verlengde tunnel geen optie omdat dit een dijk midden in het landschap met zich mee zou brengen. Ook wat de aansluiting op de A20 betreft zijn de inpassingsmogelijkheden beperkt. Vanwege de beperkte ruimte tussen de waterkerende dijk en de A20 zijn inpassingen als een verdiepte ligging slechts beperkt mogelijk, waardoor de Blankenburgtunnel in iedere variant een grote aantasting met het landschap met zich meebrengt die niet aan de ontwerpogave voldoet.

Bij de ontwerpogave voor de Oranjetunnel speelt met name het voorkomen van verrommeling een grote rol omdat het hier om een gebied gaat met een grote verscheidenheid aan functies en beelden. De ontwerpogave geeft aan dat de weg een sterke identiteit moet krijgen met een eigen karkater. Het wegstoppen van de weg in het landschap zou juist leiden tot verdere verrommeling.

Archeologie (H7)

De Oranjetunnel tast geen archeologische vindplaatsen aan, de Blankenburgtunnel wel. De trefkans bij de Oranjetunnel op gebieden van archeologische waarde is middelhoog, terwijl deze bij de Blankenburgtunnel groot is (met uitzondering van variant Krabbepas West).

Cultuurhistorie (H7)

De Oranjetunnel tast geen cultuurhistorische waarden aan, de Blankenburgtunnel doorsnijdt in iedere variant de Zuidbuurt (lintbebouwing/ontginningsas) en vernietigt in de middendoor variant en variant Krabbepas West het veenweidegebied.

Ruimtelijke kwaliteit (H7)

De Blankenburgtunnel tast woningen aan, de Oranjetunnel doet dit niet. Wat werken betreft doorsnijdt de Oranjetunnel het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Honderdland. Alle varianten van de Blankenburgtunnel raken een (agrarisch) bedrijf. Wat recreatie betreft doorsnijdt de variant Oranjetunnel laag recreatieve routes. Ook de varianten van de Blankenburgtunnel doorsnijden

recreatieve routes, waarbij de variant Krabbepas oost ook nog een belangrijk recreatiegebied aantast. Met betrekking tot land en tuinbouw leiden beide varianten van de Oranjetunnel tot verlies aan weidegrond in de Lange Bonnen. Blankenburgtunnel varianten middendoor en Krabbepas West leiden tot vernietiging van weidegronden en de variant middendoor leidt ook tot een slechtere bereikbaarheid van de percelen. De beleving van het landschap vermindert bij alle varianten van beide alternatieven. De grootste negatieve impact bestaat bij de middendoor variant van de Blankenburgtunnel. Deze variant ligt als gebiedsvreemd element in het landschap en verstoort het beeld van openheid en landelijkheid.

Kosten (H7)

Alternatief	Variant	Kostenindicatie (in milj. €, incl. BTW)
Oranjeverbinding	Hoog	€ 1,8 - € 2,4
	Laag	€ 1,6 - € 2,1
Blankenburgverbinding	Middendoor	
	(hoge aansluiting A20)	€ 1,0 - € 1,3
	Krabbepas West	
	(lage aansluiting A20)	€ 1,0 - € 1,4
	Krabbepas Oost	
	(lage aansluiting A20)	€ 1,2 - € 1,6

Een onderbouwing van deze kosten ontbreekt vooralsnog. Bovendien is de kans dat de kosten binnen deze bandbreedte komen te liggen slechts 70%.

MKBA (H7)

Bij lage economische groei (RC scenario) is geen van de NWO-varianten maatschappelijk rendabel. Bij een hoge economische groei (GE scenario) zijn alle NWO varianten behalve Oranjetunnel Hoog maatschappelijk rendabel. Bij gemiddelde economische groei is alleen een Blankenburgtunnel van maximaal 1,4 miljard euro maatschappelijk rendabel.

De cijfers in de MKBA betreffen alleen het kwantitatieve deel van de effecten. Effecten op natuur, landschap, robuustheid, recreatie en leefomgeving zijn hier dus niet in de cijfers meegenomen. Ook kosten voor inpassing zijn niet in de MKBA meegenomen. De investeringskosten waarmee in de MKBA gerekend is, liggen voor alle varianten van de Blankenburgtunnel (ruim) onder de in het hoofdrapport plan-MER opgegeven kostenindicatie. Voor de Oranjetunnel liggen deze er iets onder (variant laag) of boven de ondergrens van de kostenindicatie (variant hoog). In bijlage 3 wordt het kwantitatieve deel van de MKBA weergegeven.

Conclusie (H8)

Zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel vormt een oplossing voor het capaciteitsprobleem van de Beneluxcorridor waarbij de Blankenburgtunnel dit iets beter doet dan de Oranjetunnel. Tevens dragen beide alternatieven bij aan de ontwikkeling van de A4 als bereikbaarheidsas. Door een NWO ontstaat echter wel een probleem op de Veilingroute, het is dan ook opmerkelijk dat het verbreden en opwaarderen van deze weg tot Rijksweg niet in het onderzoek is meegenomen. Met name de Blankenburgtunnel veroorzaakt daarnaast een probleem op het traject Westerlee –

Terbregseplein (A20) en het traject A4 Kethel – Den Haag Zuid. De Oranjetunnel levert de grootste bijdrage aan de robuustheid van het netwerk.

De kosten-baten analyse biedt voor de besluitvorming nauwelijks een handvat omdat beide alternatieven bij hoge economische groei rendabel zijn en bij lage economische groei niet. De investeringskosten waarmee in de MKBA gerekend is, liggen voor alle varianten van de Blankenburgtunnel (ruim) onder de in de in het hoofdrapport plan-MER opgegeven kostenindicatie. Voor de Oranjetunnel liggen deze er iets onder (variant laag) of boven de ondergrens van de kostenindicatie (variant hoog). De robuustheid van de verbinding maakt als kwalitatief aspect deel uit van de MKBA, vreemd genoeg scoren beide alternatieven hier gelijk op, terwijl uit het verkeersonderzoek duidelijk blijkt dat de Oranjetunnel een grote bijdrage levert aan de robuustheid van het netwerk. Bij een scenario van gemiddelde economische groei, levert alleen de Blankenburgtunnel een positieve score op de MKBA als deze niet duurder is dan 1,4 miljard euro. Het is ten eerste de vraag of dit haalbaar is als alle eisen voor inpassing en aanvullende maatregelen hierin worden meegenomen.

Gezien het feit dat de Blankenburgtracé in een veenweidegebied ligt met grote waarden op het gebied van natuur, cultuurhistorie, archeologie, recreatie en landschap is het niet verwonderlijk dat de negatieve effecten op deze aspecten van een Blankenburgtunnel groter zijn dan van een Oranjetunnel. Met behulp van inpassingsmaatregelen zijn deze negatieve effecten slechts in zeer beperkte mate te verzachten en aan de geformuleerde visie op inpassing voor het Midden-Delfland gebied lijkt dan ook niet te kunnen worden voldaan. Ook een Oranjetunnel heeft negatieve gevolgen voor natuur en recreatie. Deze zijn echter kleiner dan die van de Blankenburgtunnel en voor de Oranjetunnel is het wel haalbaar om aan de inpassingsvisie te voldoen. Mogelijke effecten van de Oranjetunnel op het Natura 2000 gebied Staelduinse bos hebben betrekking op geluid in relatie tot broedvogels. Het Staelduinse bos ligt echter al ruim binnen de 50 dB(A) contour van de Maasvlakte en Europoort. Het is dus te verwachten dat vogels die gevoelig zijn voor geluidsoverlast toch al niet broeden in dit gebied vanwege het al aanwezige geluid. Wat stikstofdepositie zijn er geen significante effecten, deze valt weg tegen de achtergronddepositie.

Bijlagen

- Bijlage 1: Notitie besluitvormingsproces NWO
- Bijlage 2: Onderbouwing verkeersonderzoek en doelbereik
- Bijlage 3: Tabellen kwantitatieve deel MKBA

Bijlage 1: Notitie besluitvormingsproces NWO

13 september 2011

Besluitvormingsproces Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Op dit moment vindt de afronding van de verkenningsfase van het besluitvormingsproces rondom de Nieuwe Westelijke Oeververbinding plaats. De verkenningsfase in dit dossier is extra belangrijk omdat het project onder de Crisis- en Herstelwet valt en onder de Nieuwe Tracéwet gaat vallen waardoor beroepsmogelijkheden in latere fasen beperkt zijn op voorwaarde dat het proces start met een brede verkenning waar participatie onderdeel van uitmaakt. Deze notitie beschrijft hoe het besluitvormingsproces tot nu toe verlopen is en waar de knelpunten zitten die maken dat er geen maatschappelijk draagvlak voor het nog te nemen besluit zal ontstaan. De knelpunten richten zich op het ontbreken van een participatieproces zoals geadviseerd door de commissie Elverding en het ontbreken van juiste en volledige informatie om het te nemen besluit te onderbouwen.

2008: start verkenning bereikbaarheid Rotterdam

Het proces rondom de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) start in 2008 met de MIRT verkenning 'Regio Rotterdam en haven duurzaam bereikbaar' (later: Rotterdam Vooruit) en de opname hiervan in het programma Randstad Urgent. De twee doelen van de verkenning zijn het opstellen van een breed gedragen, integrale multimodale visie op de bereikbaarheid van de regio Rotterdam en het vormgeven van een pakket maatregelen en financieringsafspraken. De verkenning naar de tweede ontsluiting van de haven is integraal onderdeel van deze verkenning. Hoewel alle infrastructuur in de zuidvleugel van de Randstad onlosmakelijk met elkaar verbonden is, valt de Haagse regio buiten de scope van de verkenning. De overheden die betrokken zijn bij de opstelling ervan zijn de ministeries van VenW en VROM, Stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Er wordt bij de start van het proces geen aandacht besteed aan betrokkenheid (participatie) van belanghebbenden.

Februari en maart 2009: verkennen van knelpunten

Middels een publieksraadpleging worden de knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio verkend. De website waar input geleverd kan worden, is door 1100 mensen bezocht en levert 140 autonome bijdragen op. Met enquêtes en bijeenkomsten erbij, worden 783 knelpunten en 772 oplossingen gesignaleerd. Om aandacht te vragen voor de publieksraadpleging, worden middelen als posters in het OV en spotjes op lokale radio en TV ingezet. Er wordt niet actief ingezet op de stakeholders die voor het draagvlak van een gewogen besluit in een latere fase moeten zorgen. Maatschappelijke organisaties, individuele gemeenten en direct belanghebbende burgers anticiperen hier dus ook niet op.

Het verkennen van de knelpunten leidt tot een Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdam Vooruit.

18 juni 2009: Verschijnen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdam Vooruit en kennisgeving voornemen tot opstellen Masterplan

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau stelt de kaders van de voorgenomen plannen, de te onderzoeken alternatieven en de milieueffecten hiervan. Deze notitie vormt de basis voor het op te

stellen plan MER dat bij het Masterplan gaat horen. De notitie maakt wettelijk onderdeel uit van de procedure en wordt ter inzage gelegd. Van alle inwoners, belanghebbenden, gemeenten en maatschappelijke organisaties komen er 18 reacties op de notitie.

Naast het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt tegelijkertijd een start gemaakt met het opstellen van een Masterplan. Het Masterplan gaat het resultaat worden van een verkennende studie naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de ruit van Rotterdam en de ontsluiting van de haven. Het is een bestuurlijke ontwikkelingsvisie (zonder wettelijke status) inclusief een concreet pakket aan maatregelen.

Het betrekken van regio, maatschappelijke en belangenorganisaties in deze fase loopt moeizaam. Door tijdgebrek en agendaproblemen kunnen maatschappelijke- en belangenorganisaties pas in een zeer laat stadium van het opstellen van het Masterplan betrokken worden. De uitkomsten en oplossingsrichtingen liggen dan al gedeeltelijk vast. Ook voor het geven van een toelichting in alle gemeenteraden en aan alle individuele bestuurders is geen tijd. In deze periode reageren burgerpanels op de inmiddels voorgestelde alternatieven, hier nemen 26 willekeurige burgers op uitnodiging aan deel. De benodigde informatie, kennis en kunde om te komen tot oplossingsrichtingen zijn in deze fase nog niet voorhanden. De reacties zijn dus niet gebaseerd op inhoudelijke afwegingen, maar op gevoel. De Commissie MER brengt naar aanleiding van de notitie een advies uit. Aan het eind van de zomer, nog voordat een onderbouwing van oplossingsrichtingen middels het Masterplan voltooid is, maakt minister Eurlings bekend dat hij de NWO aan wil leggen en dat deze in de Crisis- en Herstelwet wordt opgenomen.

29 oktober 2009: BO MIRT: bestuurlijk vaststelling Masterplan Rotterdam Vooruit

In het BO MIRT worden nut en noodzaak van de NWO bestuurlijk vastgesteld middels het Masterplan. Er wordt vastgesteld dat realisatie van de NWO nodig is om de problematiek op de Beneluxcorridor met voorrang op te lossen en dat de NWO als project verder uitgewerkt dient te worden. Tevens wordt besloten dat er in de eerste helft van 2010 een voorkeursbeslissing voor een NWO genomen moet worden, het doel is een door Rijk en regio gedragen package deal bestaande uit een onderbouwd voorkeursalternatief. In het BO MIRT wordt al vastgesteld dat een Blankenburgtunnel het grootste probleemoplossend vermogen heeft, hiermee lijkt al voorgesorteerd te worden op een oplossingsrichting. Voor de onderbouwing van het Masterplan is gebruik gemaakt van de op dat moment voorhanden informatie; de verkeerscijfers die tot 2030 reiken zullen pas 2,5 jaar later beschikbaar komen, waardoor in het Masterplan niet ingespeeld kan worden op relevante ontwikkelingen zoals de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte omstreeks 2030. De input van de Commissie MER en betrokken stakeholders wordt niet verwerkt in het definitieve Masterplan. In een reactie van de Commissie MER op het definitieve Masterplan wordt hier ook op geattendeerd.

15 april 2010: Verschijnen Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO

De Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO borduurt voort op het tussenrapport plan MER dat hoort bij het Masterplan en vormt de basis voor het op te stellen plan MER NWO. Een apart plan MER NWO (en dus een aparte Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO) is nodig omdat het algemene (tussenrapport) plan MER behorend bij het Masterplan nog niet voldoende informatie bevat om een keus voor een NWO en voor een variant te kunnen maken.

De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO wordt aan een beperkt aantal partijen voor een reactie toegestuurd. Ook de Commissie MER geeft een advies over deze concept notitie. Er

komen ongeveer tien reacties binnen waarvan het onduidelijk is hoe deze worden verwerkt, de reacties worden ook niet openbaar gemaakt (dit gebeurt pas in 2011 na een WOB verzoek). Het commentaar richt zich vooral op het nog steeds niet voorhanden zijn van informatie (verkeersbewegingen, kosten, inpassingsmogelijkheden etc. etc.) om te komen tot oplossingsvarianten.

8 juli 2010: Minister Eurlings wil voorkeursbeslissing nemen

Op 8 juli 2010 is Minister Eurlings van plan om een voorkeursbeslissing voor een NWO te nemen. Zo ver komt het echter niet. Met name de gemeenten ten noorden van de Nieuwe Waterweg hebben al felle kritiek geuit op het proces. Op 23 juni 2010 wordt in de Tweede Kamer een motie aangenomen die stelt dat gemeenten niet genoeg zijn betrokken, draagvlak en relevante informatie ontbreken en er gewerkt moet worden met een brede verkenningsfase conform de aanbevelingen van de commissie Elverding alvorens er een voorkeursbeslissing genomen kan worden.

Januari 2011: Publicatie Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO, kennisgeving voornemen tot opstellen Rijksstructuurvisie Rotterdam e.o. en NWO en start participatieproces NWO

In de Rijksstructuurvisie worden de resultaten van het Masterplan verankerd. Dit document zal ter inzage gelegd worden en is dus een wettelijk document in de procedure. Bijlagen bij de Rijksstructuurvisie zullen zijn een algemeen plan MER (vervolg op het tussenrapport plan MER dat hoort bij het Masterplan) en een plan MER tbv de NWO. Hiervoor vormt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO een eerste stap. Deze notitie beschrijft de probleemstelling, de alternatieven en de aspecten die in het plan MER aan de orde gaan komen.

Het participatieproces (vanwege de motie uit de Tweede Kamer) gaat pas van start als zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en op het voornemen tot opstellen van een Rijksstructuurvisie al ingediend moeten zijn. Betrokkenen moeten dus zonder vooraf geïnformeerd te zijn over wat er gaande is al hun mening geven over een document dat de basis vormt voor het plan MER en ongewijzigd verder de procedure in zal gaan. De reacties die medio 2010 op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn ingediend, blijken nauwelijks tot wijzigingen van dit document geleid te hebben. Ook het advies van de Commissie MER dat gegeven was naar aanleiding van de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin onder andere gesteld werd dat de onderbouwing van nut en noodzaak van de NWO nog onvoldoende zijn, heeft niet tot substantiële wijzigingen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geleid.

Een opvallend kenmerk van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dat een afgestemd en gedragen beoordelingskader hierin ontbreekt. Dit zou duidelijk moeten maken op welke wijze verschillende alternatieven tegen elkaar afgewogen gaan worden, nu blijft dat dus onbekend. Ook de noodzakelijke kennis en kunde om tot afwegingen te kunnen komen is nog steeds niet voorhanden.

Januari tot zomer 2011: Participatieproces (zoals vereist door de Tweede Kamer)

Naast informatieavonden, worden er meedenkavonden georganiseerd voor bewoners en belangenorganisaties om te participeren in de keuze voor een NWO. Voor bestuurders wordt een regionaal bestuurlijk overleg georganiseerd.

Deelnemers aan het participatieproces hebben geen goed gevoel bij het verloop van het proces en maken hun kritiek kenbaar aan de Tweede Kamer. De kritiek houdt onder andere in dat de informatie die tijdens de bijeenkomsten gepresenteerd wordt nog voordat het proces afgelopen is al

achterhaald is omdat dan pas de nieuwe onderzoeksresultaten (bijvoorbeeld verkeerscijfers die tot 2030 reiken in plaats van 2020) bekend worden. Deze nieuwe gegevens zullen gebruikt gaan worden voor het plan MER. Daarnaast is niet duidelijk hoe de geleverde input in het participatieproces van invloed zal zijn op de uiteindelijke voorkeursbeslissing doordat een afwegingskader ontbreekt.

Zomer 2011 – eind 2011: onderzoeken mbt verkeer en milieueffecten

In juli worden vijf varianten van de NWO geselecteerd door het ministerie van I&M die verder onderzocht gaan worden tbv het plan MER. De verkeerscijfers met het nieuwe verkeersmodel (dat tot 2030 gaat itt het vorige model dat slechts tot 2020 ging) worden op dit moment onderzocht.

Alle voorgestelde varianten in het participatieproces (ruim 60) worden door de projectorganisatie getrechterd tot 5 varianten (4 verschillende tracés). Over hoe dit gebeurt wordt op de website van de projectorganisatie gecommuniceerd door middel van een YouTube filmpje van enkele minuten waarin een paar globale criteria genoemd worden. De mate van draagvlak is geen criterium voor het selecteren van varianten.

Een notitie oplossingsvarianten oid verschijnt pas als bijlage bij de Rijksstructuurvisie in februari 2012. Het plan MER op basis van die vijf varianten is dan al gereed. Door belanghebbenden kan hier dan nog op reactieve wijze op in worden gegaan. Van draagvlak voor de gekozen varianten aan het eind van het participatieproces lijkt weinig sprake te zijn gezien de kritiek die geuit wordt op het selecteren van varianten. Eén van de vijf varianten (korte Blankenburgtunnel) is door het ministerie zelf ingebracht, tijdens het participatieproces werd duidelijk dat onder deelnemers aan het participatieproces grote weerstand tegen deze variant bestond.

30 augustus 2011: gemeenten uiten hun zorgen over het proces

Door middel van brieven aan de Tweede Kamer en aan minister Schultz laten de gemeenten Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland, Schiedam en deelgemeente Hoek van Holland weten dat er in hun ogen geen sprake is van een volledige, gelijkwaardige en integrale afweging tussen de twee tunnelvarianten en dat de geselecteerde variant van een korte Blankenburgtunnel direct uit het proces gehaald moet worden wegens het ontbreken van draagvlak.

1 september 2011: Minister Schultz reageert op kritiek op proces

De Tweede Kamer heeft minister Schultz verzocht om te reageren op de kritiek die in juni werd geuit op het besluitvormingsproces van de NWO. Op 1 september doet zij dit middels een brief aan de Tweede Kamer. Tevens wil de Tweede Kamer (commissie I&M) de belanghebbenden zelf spreken door middel van een rondetafelgesprek dat op 29 september plaats zal vinden.

In een reactie op de kritiek die de Tweede Kamer op het NWO proces ontving, zegt de minister dat er echt nog geen keuze voor een van de twee tunnels gemaakt is en dat er nu aan allerlei onderzoeken gewerkt wordt om tot een keuze te kunnen komen. Een verklaring waarom het participatieproces niet gehouden werd op het moment dat er wel actuele gegevens beschikbaar waren, geeft deze reactie niet.

29 september 2011: Rondetafelgesprek Tweede Kamer commissie I&M met belanghebbenden

Eind 2011: BO MIRT met daarin voorkeursbeslissing minister Schultz

Minister Schultz wil in het BO MIRT van eind 2011 een voorkeursbeslissing voor een NWO nemen. Regionale overheden brengen voorafgaand aan dit besluit een advies uit. Zij moeten dit advies echter baseren op voorlopige, niet officieel gepubliceerde onderzoeksresultaten die pas in oktober 2011 bekend worden gemaakt en door middel van power point presentaties gecommuniceerd worden.

Februari 2012: geplande datum publicatie Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding' incl. plan MER deel 1 (algemeen) en plan MER deel 2 (NWO)

Conclusie

Er zullen altijd voor en tegenstanders van welke oplossing dan ook blijven bestaan. Waar het in een democratie om gaat is dat door het voeren van een open en zuiver proces er begrip ontstaat bij stakeholders (samenleving) voor de besluitvorming. De overheid is daar verantwoordelijk voor, naast de verantwoordelijkheid voor het nemen van een besluit. Het ontbreken van draagvlak en daarmee de geloofwaardigheid van het bevoegd gezag maakt elk besluit een onwenselijk besluit.

Het valt de betwijfelen of de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit de bedoelde breed gedragen, integrale en multimodale visie op bereikbaarheid van de regio heeft opgeleverd gezien het gebrekkige stakeholderproces dat deel uitmaakte van de verkenning: snelheid van het proces had hierin grotere prioriteit dan (maatschappelijke) betrokkenheid. Ook de multimodaliteit valt te betwijfelen: uit de Rotterdam Vooruit verkenning kwamen naast de NWO ook andere maatregelen naar voren, bijvoorbeeld op het gebied van OV. Aan de NWO wordt nu grote prioriteit gegeven, terwijl de andere projecten hier ver op achter lopen vanwege geldgebrek.

Het bizarre in dit proces is dat er geen actuele en noodzakelijke informatie, kennis en kunde voorhanden zijn om te komen tot deze miljardeninvestering. De gebrekkige betrokkenheid van stakeholders en de uitgangspunten van het ministerie zijn dus gebaseerd op emotie en niet op feitelijke informatie. Gezien de uitkomsten die nu voorgelegd worden, is de focus bij de NWO dus verlegd van een integrale gebiedsverkenning naar een sectorale aanleg van een Rijksweg. Aanleg en inpassing van een Rijksweg in een gebied zijn dus volledig ontkoppeld. De oplossingsvarianten die nu voorliggen zijn puur gericht op een verkeerskundige oplossing waarbij de leefbaarheid en de leefomgeving geen rol spelen.

In 2010 werd in een motie uit de Tweede Kamer gesteld dat het proces zoals dat zich op dat moment afspeelde niet in lijn was met het advies van de Commissie Elverding. Het is de vraag in hoeverre dat nu wel het geval is: het masterplan dat ten grondslag ligt aan het NWO project is sindsdien niet veranderd en de kritiek van overheden, belangenorganisaties en burgers op het proces is niet gering. Het doel van de werkwijze conform Elverding, gedragen oplossingsvarianten als uitkomst van een brede verkenningsfase, lijkt nu dan ook niet haalbaar.

Bestuurlijke besluitvorming lijkt ver voor te lopen op de onderbouwing. Zo worden nut en noodzaak van de NWO momenteel alleen nog in het Masterplan Rotterdam Vooruit onderbouwd. Dit is echter een bestuurlijk document, dat pas verankerd wordt in de uit te brengen Rijksstructuurvisie. Op het moment dat deze structuurvisie wordt gepubliceerd, is er echter al een voorkeursbeslissing genomen door de minister waarbij de regionale overheden gevraagd wordt om een niet-bindend advies.

Bijlage 2: Onderbouwing verkeersonderzoek en doelbereik

	Referentie		Blankenburgtunnel (BT)		Oranjetunnel (OT)	
	GE	RC	GE	RC	GE	RC
Doelstelling 1: Bijdragen aan oplossen capaciteitsprobleem Beneluxcorridor						
Reistijdfactor (streefwaarde 2)	3,24	1,41	1,15	1,07	1,76	1,12
Voertuigverliestijd	100	100	31	46	57	74
Robuustheid (alternatieve routes)			N.v.t.			
Doelstelling 2: Ontsluiting van het Haven Industrieel Complex						
Maasvlakte - Ridderster						
Reistijdfactor (streefwaarde 1,5/2)	1,44	1,16	1,40	1,15	1,40	1,14
Voertuigverliestijd	100	100	61	89	74	86
Robuustheid (alternatieve routes)			BT ontlast A15 waardoor robuustheid toeneemt OT geeft over grotere lengte dan BT alternatieve verbinding waardoor kwetsbaarheid HIC met OT meeste afneemt.			
Maasvlakte - Terbregseplein						
Reistijdfactor (streefwaarde 1,5/2) *	1,51	1,23	1,40	1,22	1,27	1,16
Voertuigverliestijd *	100	100	60	78	68	93
Robuustheid (alternatieve routes)			OT geeft over grotere lengte alternatiever verbinding dus draagt meeste bij aan afname kwetsbaarheid HIC.			
Maasvlakte - Ypenburg						
Reistijdfactor (streefwaarde 1,5/2) *	1,48	1,12	1,49	1,22	1,62	1,31
Voertuigverliestijd	100	100	60	72	49	86
Robuustheid (alternatieve routes)			OT geeft over grotere lengte alternatiever verbinding dus draagt meeste bij aan afname kwetsbaarheid HIC.			
Doelstelling 3: Verbeteren van ontsluiting van Greenport Westland						
Westerlee – Ypenburg (via de Veilingroute)						
Reistijdfactor (streefwaarde n.v.t. want gaat om OWN)	1,57	1,35	1,75	1,41	1,81	1,44
Voertuigverliestijd	100	100	130	116	152	130
Robuustheid (alternatieve routes)			N.v.t. omdat het verkeer op deze route geen gebruik maakt van NWO.			
Westerlee - Terbregseplein						
Reistijdfactor (streefwaarde 1,5/2)	1,39	1,28	1,57	1,31	1,37	1,22
Voertuigverliestijd	100	100	189	154	111	94
Robuustheid (alternatieve routes)			N.v.t. omdat het verkeer op deze route geen gebruik maakt van NWO.			
Westerlee - Ridderster						
Reistijdfactor (Streefwaarde 1,5/2)*	1,53	1,27	1,40	1,26	1,45	1,25
Voertuigverliestijd	100	100	85	81	86	85
Robuustheid (alternatieve routes)			Robuustheid van OT is hoger doordat over groter deel traject Westerlee – Ridderster sprake is van parallelle routes.			
Westerlee - Maasvlakte						
Reistijdfactor (Streefwaarde 1,5/2)*	1,40	1,12	1,01	0,99	1,14	1,13
Voertuigverliestijd	100	100	38	66	41	77
Robuustheid (alternatieve routes)			Beide alternatieven zorgen voor alternatieve verbinding en kortere verbinding.			
Doelstelling 4: Verbeteren van de doorstroming op de as A4						
Reistijdfactor (Streefwaarde 1,5/2)	1,93	1,17	1,56	1,14	1,70	1,17
Voertuigverliestijd	100	100	66	74	57	87
Robuustheid (alternatieve routes)			N.v.t.			

* Meerdere routes zijn mogelijk, de waarden van de kortste route worden weergegeven.

Tabel 2.1: In bovenstaande tabel worden per doelstelling de gegevens van de criteria uit het beoordelingskader weergegeven. Daar waar niet aan een criterium voldaan wordt, zijn de getallen in rood weergegeven. De gebruikte gegevens zijn afkomstig uit Bijlage D van Concept Hoofdrapport Plan-MER NWO, Verkeersnota.

Bijlage 3: Tabellen Kwantitatieve deel MKBA

	Oranjetracé		Blankenburgtracé		
	Hoog	Laag	Middendoor	Krabbeplas West	Krabbeplas Oost
Directe kosten					
<i>Kosten</i>					
Investeringskosten	1824	1564	869	956	1042
B&O kosten	290	249	138	152	166
<i>Baten</i>					
Reistijdwinst	513	513	764	764	764
Reistijdbetrouwbaarheid	61	61	92	92	92
Welvaartseffectreiskosten	-3	-3	-3	-3	-3
Indirecte effecten					
Werkgelegenheid	17	17	26	26	26
Externe effecten					
Emissies	14	14	8	8	8
Geluid	2	2	-2	-2	-2
Verkeersveiligheid	4	4	-1	-1	-1
Totale kosten	2114	1813	1007	1108	1208
Totale baten	608	608	884	884	884
Saldo	-1506	-1205	-123	-224	-324
Baten/kostenratio	0,3	0,3	0,9	0,8	0,7

Tabel 3.1: Kwantitatieve deel MKBA bij een scenario van lage economische groei (RC scenario). De gegevens zijn afkomstig uit de Concept MKBA die hoort bij het Concept Hoofdrapport Plan-MER NWO. Kosten en negatieve baten zijn in rood weergegeven.

Notitie inhoudelijke afwegingen NWO

	Oranjetracé		Blankenburgtracé		
	Hoog	Laag	Middendoor	Krabbeplas West	Krabbeplas Oost
Directe kosten					
<i>Kosten</i>					
Investeringskosten	1824	1564	869	956	1042
B&O kosten	290	249	138	152	166
<i>Baten</i>					
Reistijdwinst	1583	1583	1854	1854	1854
Reistijdbetrouwbaarheid	214	214	263	263	263
Welvaartseffectreiskosten	-5	-5	-6	-6	-6
Indirecte effecten					
Werkgelegenheid	54	54	63	63	63
Externe effecten					
Emissies	19	19	20	20	20
Geluid	3	3	-1	-1	-1
Verkeersveiligheid	0	0	0	0	0
Totale kosten	2114	1813	1007	1108	1208
Totale baten	1868	1868	2193	2193	2193
Saldo	-246	55	1186	1085	985
Baten/kostenratio	0,9	1,0	2,2	2,0	1,8

Tabel 3.2: Kwantitatieve deel MKBA bij een scenario van hoge economische groei (GE scenario). De gegevens zijn afkomstig uit de Concept MKBA die hoort bij het Concept Hoofdrapport Plan-MER NWO. Kosten en negatieve baten zijn in rood weergegeven.

Notitie inhoudelijke afwegingen NWO

	Oranjetracé		Blankenburgtracé		
	Hoog	Laag	Middendoor	Krabbeplas West	Krabbeplas Oost
Directe kosten					
<i>Kosten</i>					
Investeringskosten	2100	1850	1150	1200	1400
B&O kosten	290	249	138	152	166
<i>Baten</i>					
Reistijdwinst	1048	1048	1309	1309	1309
Reistijdbetrouwbaarheid	137,5	137,5	177,5	177,5	177,5
Welvaartseffectreiskosten	-4	-4	-4,5	-4,5	-4,5
Indirecte effecten					
Werkgelegenheid	35,5	35,5	44,5	44,5	44,5
Externe effecten					
Emissies	16,5	16,5	14	14	14
Geluid	2,5	2,5	-1,5	-1,5	-1,5
Verkeersveiligheid	2	2	-0,5	-0,5	-0,5
Totale kosten	2390	2099	1288	1352	1566
Totale baten	1238	1238	1538,5	1538,5	1538,5
Saldo	-1152	-861	250,5	186,5	-27,5
Baten/kostenratio	0,5	0,6	1,2	1,1	1,0

Tabel 3.3: Kwantitatieve deel MKBA bij een scenario van gemiddelde economische groei. Het gemiddelde van de waarden tussen het GE en het RC scenario zoals weergegeven in de Concept MKBA die hoort bij het Concept Hoofdrapport Plan-MER NWO is gebruikt. Bij de investeringskosten is uitgegaan van de gemiddelde waarde van de uitersten van de marges die per variant worden weergegeven in de kostenindicatie in het bij het Concept Hoofdrapport Plan-MER NWO. Kosten en negatieve baten zijn in rood weergegeven.