

# Keuze NWO met oogkleppen op leidt tot verkwisting belastinggeld



Een kritische blik op de verkeerskundige analyse NWO

31 oktober 2011

## Keuze NWO met oogkleppen op leidt tot verkwisting belastinggeld

Binnenkort neemt de minister van infrastructuur en milieu een beslissing over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Wordt het een Blankenburgtracé- of een Oranjetracé? Dát een nieuwe verbinding tussen A15 en A20 verkeerskundig voordelen oplevert, daar zijn de meeste mensen het over eens. Alleen over de keuze tussen de twee verbindingen lopen de meningen sterk uiteen. Het is dus van belang om een degelijke afweging te maken voordat tot een dergelijke grote investering wordt overgegaan. Een investering waar we tot in de verre toekomst geen spijt van willen hebben én waarin elke euro zijn geld waard moet zijn. En juist op dat punt lijkt het mis te gaan, omdat de beslissing met oogkleppen op in hoog tempo moet worden genomen. Tot nu toe was het in het participatieproces behelpen met onvolledige, globale en voorlopige onderzoeksgegevens. Hoogste tijd voor een kritische blik op de verkeerskundige analyse.

### 1. Het probleem wordt benaderd met een te sterke focus op de ring van Rotterdam waardoor kansen buiten beeld blijven

De probleemstelling zoals gehanteerd bestaat uit drie verkeerskundige deelproblemen:

- De filevorming in de Beneluxcorridor draagt in grote mate bij aan het niet halen van de bereikbaarheidsdoelstellingen op de ring van Rotterdam.
- Er is sprake van een grote omweg tussen Voorne Putten en de belangrijkste bestemmingen binnen de Randstad en tussen het Haven-Industrieel Complex en de Greenport.
- Er is sprake van een kwetsbare bereikbaarheid van het Haven-Industrieel Complex en de woongebieden door het beperkte aantal oeververbindingen in het geval van stremming van de A15.

De blik is dus gericht op de problemen op (het oostelijk deel van) de ring van Rotterdam zelf en de bereikbaarheidsproblemen van Voorne Putten, Haven-Industrieel Complex en Greenport via die ring.

Een bredere blik op de bereikbaarheidsproblemen van de gehele Rotterdamse en Haagse metropoolregio (inclusief het gehele Westland) ontbreekt, terwijl het over een gebied van slechts 20 kilometer hemelsbreed gaat. In de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is het verbeteren van de bereikbaarheid in de Rotterdamse en Haagse regio wél in zijn geheel als opgave geformuleerd. Des te vreemder is het dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding nu niet in relatie tot de gehele metropoolregio wordt bekeken.

Door deze beperkte blik op problemen wordt nauwelijks gekeken naar de ontsluitingsproblematiek van het Westland. Met name een Oranjetracé kan een structurerende werking hebben op de toekomstige ontwikkeling van het Westland en bijdragen aan een verdere verbetering van de bereikbaarheid van het Westland in de vorm van een opwaardering van de Veilingroute. De opwaardering van de Veilingroute is in het huidige rijksbeleid voor verkeer en vervoer (de Nota Mobiliteit) en de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte reeds opgenomen als 'nieuwe verbinding in het hoofdwegennet'. Ook in de Visie Greenport Westland 2020 van de Gemeente Westland is het belang van een Oranjetracé aangegeven: 'Voor de economische spin-off van zowel de stadsregio Rotterdam als het stadsgewest Haaglanden pleiten wij voor een nieuwe westelijke

oeververbinding via de Oranjetunnel. Hierdoor worden twee grote werkgelegenheidsgebieden met elkaar verbonden, kan de glastuinbouw meer lucht krijgen richting het zuiden en wordt de synergie tussen Mainport Rotterdam en Greenport Westland/Oostland versterkt.'



**2. Bij de toetsing aan de doelstellingen wordt niet uitgegaan van de beleidsmatig landelijk vastgestelde streefwaarden voor de bereikbaarheid**

De drie doelen van een nieuwe oeververbinding zijn als volgt geformuleerd:

1. Goede doorstroming op de Beneluxcorridor;
2. Verbetering van de ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex en de Greenport/Westland;
3. Ondersteuning van de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel en de Randstad.

Tijdens het onderzoek zijn de 3 hoofddoelen uitgewerkt in 4 verkeerskundige hoofddoelstellingen en een groter aantal operationele subcriteria:

1. Capaciteit Beneluxtunnel:

- hoeveelheid verkeer in de drukste rijrichting tijdens de spits (spitsintensiteit)
- verhouding tussen spitsintensiteit en capaciteit
- reistijdfactor in de drukste rijrichting (verhouding tussen spitsreistijd en reistijd buiten de spits)
- voertuigverliesuren in de spits (totale tijdsverlies van alle automobilisten in de spits)

2. Minder kwetsbare ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex:

- Verhouding tussen spitsintensiteit en capaciteit op de volgende drie wegvakken:
  - A15 tussen Rozenburg en Spijkenisse
  - A15 Botlekverbinding
  - A15 Thomassentunnel en Calandbrug
- Beschikbaarheid van een alternatieve route via het hoofdwegennet bij stremming van:
  - Thomassentunnel
  - Botlektunnel

### 3. Ontsluiting van de Greenport/Westland:

- Verhouding tussen spitsintensiteit en capaciteit op de volgende 4 wegvakken:
  - Veilingroute tussen Zwethlaan en N211
  - A20 tussen Maassluis en Vlaardingen
  - A20 tussen Schiedam en Schiedam Noord
  - A15 tussen knooppunt Benelux en Reeweg

### 4. A4-corridor als bereikbaarheidsas:

- Afname van de hoeveelheid verkeer op de A4 Delft-Schiedam
- Afname van de hoeveelheid verkeer in de Beneluxcorridor

Wat opvalt is dat voor in totaal 8 losse wegvakken het effect op de I/C-verhouding van belang wordt geacht. Het wegvak tussen het knooppunt Benelux en het Kethelplein (de Beneluxcorridor) wordt als bijzonderlijk hoofddoel geformuleerd en voor dit wegvak wordt naast de I/C-verhouding ook de reistijdfactor en het aantal voertuigverliesuren van belang gevonden. Verder valt op dat voor de A4-corridor blijkbaar alleen de afname van de hoeveelheid verkeer relevant wordt geacht. Hier wordt de I/C-verhouding, reistijdfactor en het aantal voertuigverliesuren blijkbaar niet relevant geacht.

In het huidige rijksbeleid voor verkeer en vervoer (de Nota Mobiliteit) zijn de volgende streefwaarden voor de bereikbaarheid vastgelegd:

- Voor snelwegen tussen steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits;
- Op snelwegen rond de steden en niet autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits.

In de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is deze doelstelling gehandhaafd. In het onderzoek is tot nu toe geen toetsing aan dit criterium en de bijbehorende streefwaarden uitgevoerd. Het is voor een goede afweging van belang dat primair aan deze vastgestelde nationale beleidsdoelstelling wordt getoetst in plaats van aan allerlei onderliggende verkeerskundige deelaspecten waarvoor beleidsmatig geen streefwaarden zijn vastgesteld.

Voor een goede toetsing aan het criterium van acceptabele reistijd op het hoofdwegennet zouden niet slechts 8 losse wegvakken getoetst moeten worden, maar een substantieel aantal trajecten dat representatief is voor het verplaatsingspatroon in en door de metropoolregio.

Een gevoeligheidsanalyse voor de effecten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding bij het onder andere wel of niet aanleggen van een A13/A16, een A4-zuid en een A54 ontbreekt en is van essentieel belang. Deze eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen (eventueel in combinatie) het effect van een NWO in een geheel andere daglicht plaatsen. In de verkeerskundige analyses wordt nu wel uitgegaan van de aanleg van een A13/A16, maar niet van een A4-zuid en een A54. Deze ontwikkelingen zijn wel in het huidige rijksbeleid voor verkeer en vervoer (de Nota Mobiliteit) en de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte opgenomen, maar de besluitvorming moet nog plaatsvinden. Met beide scenario's (wel of niet doorgaan) moet dus rekening worden gehouden bij de effectbeschrijving van een NWO.

### **3. Beide alternatieven voldoen aan de verkeerskundige doelstellingen!**

Uit de voorlopige onderzoeksresultaten blijkt dat beide alternatieve tracés voldoen aan de (bekritiseerde) verkeerskundige doelstellingen. Beide alternatieven scoren een 'plus' of dubbelplus' op het criterium bereikbaarheid. Een Blankenburgtracé leidt wel tot meer restcapaciteit in de Beneluxtunnel zelf, maar dit mag geen doorslaggevend argument zijn voor de keuze. Een acceptabele reistijd op het hoofdwegennet binnen de gehele metropoolregio zou wel van doorslaggevend bereikbaarheidsbelang kunnen zijn.



### **4. De kosten van de beide alternatieven lijken op dit moment verschillend, maar zullen elkaar in de praktijk nauwelijks ontlopen**

De kosten van het Oranjetracé liggen tussen de 1,6 en 2,4 miljard euro terwijl de kosten van de nu ontworpen Blankenburgtracés liggen tussen de 1,0 en 1,6 miljard. Het lijkt dus dat het Oranjetracé duurder is dan het Blankenburgtracé. Echter, de totale daadwerkelijke kosten van een Blankenburgtracé zullen, vanwege de door de regio gewenste aanvullende inpassingsmaatregelen en noodzakelijke compenserende maatregelen in het waardevolle Midden-Delfland, de 1,6 miljard euro zeker gaan overschrijden. In de huidige sobere varianten zijn de negatieve effecten op leefomgeving, natuur, landschap en recreatie bij een Blankenburgtracé namelijk veel groter dan bij een Oranjetracé. Voor het Oranjetracé geldt dat de aangepaste inpassing slechts beperkte meerwaarde biedt ten opzichte van de goedkope variant. Daarmee zijn de daadwerkelijke kosten van beide alternatieve tracés vergelijkbaar: ongeveer 1,6 miljard euro.

Daarnaast hebben de kostenberekeningen een zekerheid van slechts 70% dat de daadwerkelijke kosten binnen de bandbreedtes per variant vallen. Je zou ook kunnen stellen dat er 30% kans is dat de nu berekende kosten worden overschreden, want een onderschrijding is iets wat in de praktijk

zelden voorkomt. Alvorens te beslissen over een dergelijke grote investering zouden de kosten toch nauwkeurig in beeld moeten worden gebracht. Bijvoorbeeld met een zekerheid van 95% dat een bepaald bedrag niet wordt overschreden.

#### **5. De kans is voor beide alternatieven aanwezig dat de baten/kostenverhouding negatief uitvalt**

In de baten/kosten-verhouding is per variant berekend of de baten (reistijdwinst, reistijdbetrouwbaarheid, accijnzen, werkgelegenheid, emissies en veiligheid) tegen de (investerings)kosten opwegen. Los van de hiervoor genoemde afwijkingen die nog kunnen optreden in de kosten van de verschillende tunnelvarianten, blijkt dat bij een laag economisch groeiscenario bij géén van de varianten de baten de kosten overschrijden. Daarbij moet uiteraard worden bedacht dat schade aan landschap, natuur en recreatie niet in de baten/kosten-verhouding wordt meegenomen. Alle reden om nog eens goed te kijken of een Nieuwe Westelijke Oeververbinding op een andere manier wel duidelijk meerwaarde biedt.

#### **6. Fasering Oranjetracé bespaart geld en biedt tijd voor het zoeken naar een echte oplossing**

De kosten voor een Oranjetracé lijken hoger te zijn dan voor een Blankenburgtracé. Het Oranjetracé biedt echter de mogelijkheid om op korte termijn geld te besparen door slim te faseren in de aanleg. Door het Oranjetracé tussen de Maasdijk en de A20 in eerste instantie via de volgend jaar aan te leggen verbinding Maasdijk-Westerlee te leiden, hoeft de dure en ingewikkelde A20 knoop in eerste instantie nog niet te worden aangelegd. Dit bespaart op korte termijn (ongeveer de eerste 10 jaar) geld en zorgt er voor dat het nieuwe Maasdijkplein niet op korte termijn alweer aangepast hoeft te worden.

Deze fasering biedt tevens de mogelijkheid om eerst goed na te denken over een eventuele doortrekking als autosnelweg naar een op te waarden Veilingroute (A54) of alsnog te kiezen voor een doortrekking als autosnelweg naar de A20. Er wordt in ieder geval nu nog geen onomkeerbare keuze gemaakt in de doortrekking van het Oranjetracé naar de A20 of de A54.



## 7. De aanleg van de A24 lijkt een kwestie van tijd

Bij zowel het Blankenburgtracé als het Oranjetracé neemt de hoeveelheid autoverkeer op de A20 bij Vlaardingen en Schiedam toe. Bij het Blankenburgtracé is zelfs een verbreding van de A20 bij Vlaardingen naar 2x3 rijstroken noodzakelijk. De capaciteit van de A20 zal bij Schiedam echter worden overschreden. De file uit de Beneluxcorridor verplaatst zich dus naar de A20 bij Schiedam. De vraag is in hoeverre de staart van de file in de ochtendspits op de A20 bij Schiedam de doorstroming op het Kethelplein gaat frustreren, want dat is niet onderzocht.

De aanleg van de A4 Midden-Delfland gaat zorgen voor een overbelasting van de Beneluxcorridor. Hierdoor is de Nieuwe Westelijke Oeververbinding noodzakelijk. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding gaat vervolgens zorgen voor overbelasting van de A20 bij Schiedam. Als de file op de A20 bij Schiedam het Kethelplein gaat blokkeren is duidelijk dat de A24 (A20-A4 via Midden-Delfland) de volgende stap zal zijn.



### Bezint eer ge begint

Ondanks de beperkte blik op de problematiek en de doelstellingen blijken beide tunnelalternatieven te voldoen aan de verkeerskundige doelstellingen en uiteindelijk ongeveer evenveel te gaan kosten. Het is nog erg onzeker of de baten van een NWO groter zijn dan de kosten. Als de problematiek iets breder zou worden benaderd zou de keuze net zo goed op het Oranjetrace kunnen vallen. Met de huidige onderzoeksopzet is het risico groot op een beslissing waarmee we de hele Rotterdams-Haagse metropoolregio te kort doen.