

Bestuurlijk advies Voorkeursbesluit Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Aan: De minister van Infrastructuur en Milieu

Van: De leden van het RBO, zijnde:

- Dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam
- Dagelijks bestuur van het Stadsgebied Haaglanden
- Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland
- Gemeenten Bernisse, Brielle, Delft, Hellevoetsluis, Maassluis, Midden Delfland, Rotterdam (inclusief deelgemeenten Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg), Schiedam, Spijkenisse, Vlaardingen, Westland en Westvoorne.
- Waterschap Hollandse Delta en Hoogheemraadschap van Delfland

Over de betekenis van het project en het doorlopen proces

1. Het belang van de realisatie van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) staat voor ons allen buiten kijf. De NWO is één van de prioritaire projecten uit het Masterplan Rotterdam Vooruit, waarin de bereikbaarheidsproblematiek is onderzocht in het kader van de bredere ruimtelijk-economische opgaven voor de regio. Daarbij zijn diverse alternatieve oplossingsrichtingen onderzocht en afgevalen. De conclusies uit het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn opgenomen in de Gebiedsagenda Zuidvleugel en hebben geleid tot het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel.
2. Wij waarderen de gelegenheid om vooruitlopend op het Voorkeursbesluit hierover bestuurlijk advies uit te kunnen brengen, alsmede het namens u georganiseerde participatieproces. De tijd tussen het beschikbaar komen van de beslisinformatie en het uitbrengen van het advies is echter zeer kort geweest. Een verantwoorde besluitvorming in gemeenteraden was heel moeilijk haalbaar. Desondanks hebben wij volledig meegewerkt om tijdige advisering mogelijk te maken. Deze stap van bestuurlijke advisering vooraf is niet voorzien in “Elverding”, maar ons inziens essentieel voor het draagvlak onder het te nemen voorkeursbesluit, zeker als het zo’n moeilijke afweging betreft als bij de NWO. Wij adviseren om deze stap in het standaard besluitvormingsproces voor vergelijkbare toekomstige projecten op te nemen en hiervoor in de planning voldoende tijd te reserveren. Dit draagt bij aan het procesdraagvlak. Er dient ook voldoende tijd te zijn voor het advies over de variantenkeuze. Dat kan immers niet los gezien worden van de inpassingskwaliteit en noodzaak om in relatie daarmee budgettaire uitspraken te doen. De inpassingskwaliteit is tevens van groot belang voor het inhoudelijk draagvlak in de regio voor het door u te nemen voorkeursbesluit en daarmee voor het vervolgproces volgens de uitgangspunten van Elverding. Zoals wij eerder aan u hebben meegedeeld was besluitvorming in de verantwoordelijke organen over een financiële bijdrage aan het project in de beschikbare tijd niet mogelijk.
3. De door de projectorganisatie namens u thans geleverde concept-beslisinformatie is de basis voor uw voorlopige Voorkeursbesluit en hanteren wij dus ook als grondslag voor ons bestuurlijk advies.

Over de alternatieven

4. Bij de keuze tussen het Oranjetracé en het Blankenburgtracé speelt het doelbereik

vanzelfsprekend een centrale rol in onze bestuurlijke afweging, gezien het onder punt 1 aangeduide belang van het project. Wij constateren dat het doelbereik van het Blankenburgtracé aanmerkelijk positiever is dan van het Oranjetracé wat betreft het oplossen van het capaciteitsprobleem in de Beneluxcorridor. Op de overige onderdelen van het doelbereik zien we dat de verschillen niet onderscheidend zijn. Voor het Blankenburgtracé spreekt, dat het Oranjetracé aanzienlijk duurder is en de baten-kostenverhouding van het Oranjetracé in geen van de economische scenario's positief is. De baten-kostenverhouding van het Blankenburgtracé is in het hoge groeiscenario positief en in het lage scenario negatief. Het verschil in de regionale economische effecten op de korte en middellange termijn tussen beide alternatieven is niet onderscheidend. Het Blankenburgtracé zorgt voor een hogere restcapaciteit in de Beneluxcorridor om de extra verkeersstroom van een eventuele toekomstige A4 Beneluxplein-Klaaswaal te kunnen verwerken. Het belangrijkste nadeel van het Blankenburgtracé is de grotere aantasting van landschappelijke, natuurlijke, recreatieve en historische waarden. In de Aalkeetpolders worden deze waarden hoger geschat dan in de Oranjabuitenpolder/ Bonnenpolder op het Oranjetracé. Het behoud en de versterking van de waarden van Aalkeetpolders als onderdeel van de Hof van Delfland en de versterking van de waardevolle functies hiervan wordt door ons allen onderschreven. Ook de grotere geluidseffecten zijn een nadeel van het Blankenburgtracé. Wij hechten immers zeer aan de kwaliteit van de leefomgeving. Tot slot zijn ook de effecten op het gehele verkeersnetwerk van belang. Het hogere gebruik van het Blankenburgtracé leidt tot verkeerseffecten op het omliggende netwerk, die weer leiden tot doorstromingsproblemen. Die zijn in het kader van het onderzoek van de NWO nog niet volledig in beeld gebracht. Wij constateren in dat verband dat de scope van het project NWO terecht is uitgebreid met de A20 tot de afslag Vlaardingen. Alles afwegende adviseren wij u -met uitzondering van de gemeenten Delft, Maassluis, Midden Delfland, Schiedam en Vlaardingen- om te kiezen voor het Blankenburgtracé, onder de volgende voorwaarden:

- a. De inpassingskwaliteit moet recht doen aan de bestaande waarden in het gebied en zo min mogelijk onherstelbare schade veroorzaken (zie punt 5).
- b. Ruimhartige toepassing van mitigerende geluidsmaatregelen, passend binnen het landschap, waarbij rekening wordt gehouden met het toenemende verkeer op de A20 en het onderliggend wegennet bij Rozenburg en met het feit dat op beide oevers ook sprake is van industrielawaai (geluidscumulatie).
- c. Er moeten tijdig maatregelen worden genomen om te zorgen dat de doorstromingskwaliteit op het omliggende wegennet niet onder de geldende norm zakt, waartoe gestart wordt met onderzoeken op de volgende wegen:
 - o de A20/N213 tussen Westerlee en Kleinpolderplein, waarbij oplossingen via het onderliggende wegennet voor de capaciteitsproblemen op de A20 bij Schiedam niet aan de orde zijn.
 - o de rijksweg N57, zowel wat betreft de aansluiting met de A15 in relatie met de Calandbrug als het weggedeelte tussen Hellevoetsluis en de aansluiting met de N218, de Droespolderweg bij Rozenburg
- e. Het Blankenburgtracé heeft volgens de huidige globale berekeningen waarschijnlijk een gering effect op de doorstroming van het verkeer op het onderliggend wegennet in het Westland, zoals de Veilingroute. De ontsluiting van de greenport Westland maakt onderdeel uit van het doelbereik NWO. Mocht uit de planuitwerkingsfase en de nadere te verrichten detailstudies volgen dat de NWO resulteert in doorstromingsproblemen op het

onderliggend wegnen in het Westland en omgeving dan moeten deze problemen opgelost worden binnen de financiële scope van de NWO en moeten maatregelen tijdig worden gerealiseerd.

- f. U bevestigt de conclusie uit het Masterplan Rotterdam Vooruit, dat de aanleg van de A24 door Midden-Delfland geen oplossing is voor problemen op de A20 en de A4 en dus niet in de ruimtelijke plannen van het rijk wordt opgenomen.

Wij brengen u hieronder het standpunt van de gemeenten Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland, Schiedam en Delft onder de aandacht.

De gemeentebesturen van Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland, Schiedam en Delft kiezen voor de aanleg van de Oranjetunnel. Zij zijn van mening dat de Oranjetunnel structureel op de lange termijn de beste oplossing is voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

De vijf gemeenten staan voor het behoud van het Midden-Delflandgebied. De Oranjetunnel kent, gezien het concept Hoofdrapport Plan-MER, geen nadelen voor dit gebied. De aanleg van Blankenburgtunnel in dit kwetsbare gebied brengt grote schade toe aan onder meer de natuur, het landschap, de ruimtelijke kwaliteit en is bovendien schadelijk voor de gezondheid van inwoners van de omliggende gemeenten.

De Oranjetunnel voldoet aan de bereikbaarheidsnormen en zal de reistijden op de Rotterdamse ruit verbeteren. De Oranjetunnel creëert bovendien een nieuwe/extra regionale hoofdas met een sterk structuurversterkend karakter voor de hele westflank van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag en het Westland in het bijzonder. De Blankenburgtunnel echter is vooral een tijdelijke verkeerskundige oplossing met een beperkt effect op de Beneluxtunnel. De aanleg van de Blankenburgtunnel zal, gezien de concept Verkeersnota, de fileproblematiek op de Rotterdamse Ruit verplaatsen naar het Kethelplein en de A4 Delft-Schiedam.

In het kader van het project NWO dient derhalve de keuze op de Oranjetunnel te vallen, zo geven Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland en Schiedam in hun schriftelijke reactie aan de stadsregio aan.

Over de varianten

5. Uitgaande van het alternatief Blankenburgtracé is voor ons advies de keuze tussen Krabbeplas West en –Oost aan de orde. Eerder gaven wij immers reeds aan dat de variant Middendoor voor ons onbespreekbaar is vanwege de desastreuze effecten op het landschap. Wij achten het van belang dat het nog resterende open veenweidelandschap in de Aalkeetpolders met de aanwezige karakteristieke elementen langs de Zuidbuurt en de natuurlijke en historische waarden boven en onder de grond zoveel mogelijk in tact wordt gelaten. Anderzijds hechten wij ook groot belang aan de recreatieve functies in het gebied langs de rivieroever tot en met de Krabbeplas die van grote waarde zijn voor de inwoners van het omliggend stedelijk gebied. Ook de betekenis van de huidige recreatieve zone voor leefbaarheid en de positie van de Westwijk in Vlaardingen op de woningmarkt is van belang. Beide varianten verschillen ook in de geluidseffecten, waarbij de het in de oostelijke variant waarschijnlijk niet mogelijk is om met bronmaatregelen voor alle woningen te voldoen aan de normen voor geluidsbelasting aan de gevel. Tot slot is van belang dat de oostelijke variant duurder is dan de westelijke variant.

Bijzonder aandachtspunt is de realisatie van een aansluiting bij Vlaardingen/Maassluis. In de primaire scope van het project is dit niet expliciet opgenomen. Wij achten een dergelijke aansluiting van belang vanwege de robuustheid van het samenhangende wegsysteem en de

betekenis voor de economische ontwikkeling van Vlaardingen en de mogelijkheid voor een nieuwe verknoping van het weg en OV-netwerk.

Alles afwegende adviseren wij u –met inachtneming van de positie van de onder punt 4 genoemde gemeenten- te kiezen voor variant Krabbeplass West onder de volgende voorwaarden:

- a. Een zo breed mogelijke overkluizing ter hoogte van de Zuidbuurt waarbij het profiel van de Zuidbuurt met de naastgelegen weiden wordt hersteld op de bestaande hoogten, inclusief de naast de Zuidbuurt gelegen watergangen.
- b. Aansluiting op de A20 onderlangs.

De geadviseerde voorkeursvariant ziet er dus als volgt uit:

- Volledige aansluiting op de A15
- Aansluiting van Rozenburg op de Blankenburgtunnel
- Afgezonken Blankenburgtunnel
- Mogelijk een aansluiting Vlaardingen/Maassluis. Hiervoor is nader onderzoek noodzakelijk naar de aspecten van verkeer, economie en inpassingskwaliteit alvorens een definitieve afweging gemaakt zal worden.
- Verdiepte ligging onder Hoekselyn in huidige hoogteligging van het spoor
- Verdiepte ligging onder de Zuidbuurt met een zo breed mogelijke overkluizing waarbij het profiel van de Zuidbuurt met de naastgelegen weiden wordt hersteld op de bestaande hoogten, inclusief de naast de Zuidbuurt gelegen watergangen
- Lage aansluiting A20.

Wij brengen u hieronder het standpunt van het Hoogheemraadschap van Delfland en het Waterschap Hollandse Delta onder de aandacht.

Het Hoogheemraadschap van Delfland en het Waterschap Hollandse Delta spreken geen voorkeur uit voor een tunnelalternatief- of variant maar stellen zich op het standpunt dat de voorkeursvariant, in nauwe samenwerking met de waterbeheerders, zorgvuldig waterhuishoudkundig moet worden ingepast, waarbij er geen verslechtering van de waterstaat mag optreden. Hierbij hanteren beide waterschappen het kostenveroorzakersbeginsel in zowel de aanleg- als beheerfase.

Over compensatie

6. Gegeven de bijzondere waarden van het gebied dat door het Blankenburgtracé wordt doorsneden, is de invulling van compensatie een bijzonder punt van aandacht voor de uitwerking. Bij de compensatie van natuur en recreatie gaan wij er van uit dat tenminste de huidige waarden worden hersteld en waar mogelijk worden verbeterd. Voor de natuurwaarden geldt het compensatiebeginsel van de provincie Zuid-Holland.

Over het vervolg van de planvorming

7. Wij adviseren om in het voorjaar van 2012 een bestuurlijke overeenkomst op te stellen waarin alle afspraken worden vastgelegd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de afspraken die onderdeel zijn van het project en de afspraken die in parallelle trajecten worden uitgewerkt.
8. In de volgende planfase dienen in overleg met de betrokkenen ten minste de onderwerpen uitgewerkt c.q. onderzocht te worden zoals die zijn opgenomen in de bijlage.

Bijlage 1

Uit te werken onderwerpen

Opvangen netwerkconsequenties

1. Nadere analyse in de planuitwerkingsfase van de consequenties van de aanleg van het Blankenburgtracé op het gehele hoofd- en onderliggende wegennet, tenminste betreffende de volgende onderdelen daarvan:
 - a. Modelstudie ontwikkeling doorstroming N213/A20 Westerlee – Kleinpolderplein en indicatie van mogelijke maatregelen.
 - b. Simulatiestudie aansluiting N57 op A15 incl. Calandbrug, met analyse van knelpunten en benoeming van mogelijke maatregelen en benodigde realisatiedatum.
 - c. Modelstudie naar noodzaak van verbreding N57 tussen Hellevoetsluis en N218, mede in relatie met de Kanaaldijk West langs het kanaal door Voorne.
 - d. Analyse doorstroming en maatregelen Droespolderweg, inclusief gevaarlijke stoffen.
 - e. Analyse doorstroming onderliggend wegennet Westland, inclusief effect daarop van de NWO.
2. Analyse van de netwerkconsequenties van tolheffing in relatie met doelbereik.

Compensatie

3. Natuurcompensatie voor de Rietputten en weidevogelgebied.
4. Watercompensatie zo invullen, dat recht wordt gedaan aan de landschappelijke kwaliteit en een meerwaarde wordt gecreëerd voor de recreatieve functies, waaronder omvang en waterkwaliteit van de Krabbeplass.
5. Invulling van geluidsmitigatie rekening houdend met de kwaliteit van het landschap (bijvoorbeeld geen hoge geluidsschermen in het open landschap).

Inpassing

6. Landschappelijke schade tijdens en na de bouw zoveel mogelijk concentreren aan de oostkant van het geplande tracé. Herstel van het gebied plaats laten vinden in het kader van een op te stellen herinrichtingsplan.
7. Inpassing tunnelmond in Oeverbos, met te onderzoeken de teruglegging van tunnelmond met mogelijke overkapping, herstel van langzaam verkeersroute en handhaving huidige functie Maassluisdijk.
8. Onderzoek naar verkeerskundige, economische en inpassingsaspecten van een mogelijke aansluiting Vlaardingen/Maassluis.
9. Zoveel mogelijk compenseren van de recreatieve functies van het Oeverbos, Krabbeplass, recreatieve routestructuren (wandelen, fietsen, ruiters) en recreatieve voorzieningen.
10. De fietsroute direct ten noorden van het spoor herstellen door gebruik te maken van het te realiseren spoorviaduct over de BT; dit geldt ook voor het herstellen van de hoofdwatergang.
11. Ontwerp overkluizing BT ter hoogte van de Zuidbuurt.
12. Landschappelijke inpassing wegmeubilair, valschermen en verlichting.
13. Bereikbaarheid van het gebied voor recreanten, waaronder functioneren recreaduct Broekpolderweg over de A20.
14. Snel duidelijkheid voor de toekomst van de aangrenzende percelen.
15. Ten behoeve van een zorgvuldige inpassing van de tunnel en wegtracé in de

waterstaat, wordt begin 2012 een 'Waterteam' opgericht.

Duurzaamheid en veiligheid

16. Onderzoeken van de mogelijke functie van de tunnel voor openbaar vervoer, langzaam verkeer, P+R bij de Hoekslijn, vrachtwagenparkeren, carpoolen.
17. Onderzoeken van de mogelijke meerwaarde van de combinatie van de tunnel met aanleg van een leiding voor CO2 en/of warmtenet.
18. Onderzoeken van de voor- en nadelen van een andere categorisering van de tunnel voor gevaarlijke stoffen om te kunnen beoordelen of dit de totale externe veiligheid in de regio al of niet ten goede komt.