

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Tijdens het AO MIRT van 28 juni jl. heeft u aan de Tweede Kamer toegezegd dat u voor 1 september 2012 een nadere toelichting zult sturen met betrekking tot de vergelijking tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. U gaf daarbij aan voornamelijk te kunnen putten uit bestaande informatie uit uitgevoerde onderzoeken, zo nodig aangevuld met nieuwe informatie. Hiermee zou tegemoet worden gekomen aan de wens van met name de PVV om inzicht te krijgen in de totale kosten van de Blankenburgtunnel (inclusief additionele kosten ten gevolge van het oplossen van problemen als gevolg van de Blankenburgtunnel) en de Oranjetunnel met A54. Door de Tweede Kamer nu van deze additionele informatie te voorzien, zou zo min mogelijk tijdsverlies worden opgelopen tijdens de besluitvorming.

Wij willen u er echter op wijzen dat het niet kunnen maken van een zorgvuldige afweging rondom de Nieuwe Westelijke Oeververbinding ons inziens zit in de volgende beperkingen van de uitgangspunten en de probleemstelling die aan die onderzoeken ten grondslag liggen:

- Er is geen sprake van de door de Commissie Elverding voorgeschreven gebiedsgewijze benadering, maar van een sectorale doelstelling. Alle doelstellingen van het project hebben betrekking op bereikbaarheid, terwijl de kwaliteit van de leefomgeving hiervan slechts een afgeleide vormt. Meer dan waar ook in het land, staat juist in het studiegebied van de NWO de leefbaarheid onder druk. Beide problemen zouden in samenhang met elkaar opgelost moeten worden. Vanuit die invalshoek zou opnieuw naar de mogelijke oplossingsrichtingen gekeken moeten worden.
- De WLO scenario's (2006) waarop de probleemstelling en het verkeersonderzoek van de NWO gebaseerd zijn, lijken aan herziening toe te zijn. De economische groei kwam in de afgelopen jaren en komt in de nabije toekomst overeen met de ondergrens van het laagste groeiscenario. In de vigerende groeiscenario's wordt uitgegaan van een groei van de mobiliteit tot minimaal 2020, terwijl cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laten zien dat de mobiliteit al sinds omstreeks 2005 (dus al voor de aanvang van de economische crisis) niet meer groeit.
- De focus in de probleemstelling van de NWO ligt te zeer op vermeende fileproblemen in de Beneluxtunnel, terwijl een probleem zich hier volgens uw eigen analyse (NMCA) alleen in een situatie van hoge economische groei voor zal doen. Hoge economische groei is zowel afgelopen als komende jaren zeer zeker niet aan de orde. In de probleemstelling zou dan ook meer gekeken moeten worden naar bereikbaarheidsproblemen die zich wel echt voor gaan doen, ook bij lage economische groei.

Nu uw bestuurlijke voorkeur voor de Blankenburgtunnel controversieel verklaard is, kunnen er voorlopig geen stappen in dit dossier gemaakt worden. In onze ogen kan die tussentijd uitstekend benut worden om nog eens kritisch naar de uitgangspunten te kijken en op basis van een herziening van die uitgangspunten de mogelijke oplossingsrichtingen in een nieuw licht te bekijken. De Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel hebben een verschillende en moeilijk vergelijkbare verkeerskundige werking. Daarom zou niet een vergelijking tussen de twee in Rotterdam Vooruit bestuurlijk vastgestelde oplossingsrichtingen centraal moeten staan, maar een werkelijke gedragen en integrale analyse van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen en oplossingsrichtingen waar de totale regio op lange termijn het meeste bij gebaat is. Wij zijn van harte bereid om over zo een integrale analyse mee te denken.

Vriendelijke groeten,

Natuurmonumenten, Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, Milieudefensie, Actiecomité Blankenburgtunnel Nee, Groeiend Verzet

Voor meer informatie: Susanne Kuijpers, s.kuijpers@milieufederatie.nl 06-45244758, Toine Cooijmans, t.cooijmans@natuurmonumenten.nl 06-13890776

Afschift aan: Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu

