

Blankenburgtunnel heilig huisje?

Doordat de keuze voor de Blankenburgtunnel in het regeerakkoord is vastgelegd, lijkt iedere discussie over nut, noodzaak, prioriteit en effectiviteit van deze weg verder achterwege te blijven. Er zijn echter zwaarwegende actuele redenen om eraan te twijfelen of een uitgave van 1 miljard euro aan deze weg, zeker in tijden van forse bezuinigingen op infrastructuur, wel de juiste keuze is.

Nieuwe Westelijke Oeververbinding: analyse verkeersknelpunten

In het onderzoek naar de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) staat vanaf het begin een vermeend fileprobleem in de Beneluxtunnel centraal. Als oplossingsrichtingen zijn de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel met elkaar vergeleken. De minister heeft haar bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de Blankenburgtunnel vanwege de grotere gunstige effecten op het verkeer in de Beneluxtunnel, de lagere kosten en de gunstigere verhouding tussen baten en kosten.

Dat de Beneluxtunnel centraal is blijven staan in de probleemstelling van het onderzoek naar de NWO is opmerkelijk. Was het in 2008 nog een scenario dat enig realisme in zich had, inmiddels is dit volstrekt achterhaald. De analyse van het ministerie naar te verwachten knelpunten op het wegennet (de Nationale Markt- en Capaciteitanalyse, NMCA, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011) geeft aan dat in de Beneluxtunnel alleen in het geval van hoge groei van verkeer en economie een knelpunt te verwachten is. Dit knelpunt bij hoge groei van verkeer en economie wordt zelfs alleen voorspeld met een regionaal verkeersmodel; het landelijke verkeersmodel voorspelt bij hoge (en bij lage) groei van verkeer en economie geen enkel knelpunt op de Beneluxcorridor.



Kaartje met knelpunten in de Zuidvleugel uit de [NMCA 2011](#) (bladzijde 21). De Beneluxtunnel valt in wegvak J. Op een wegvak ontstaat een knelpunt als de in de SVIR benoemde normen voor reistijd overschreden worden.

Uit de NMCA blijkt dus enerzijds dat de Beneluxtunnel alleen bij grote groei van economie en verkeer een knelpunt zal gaan vormen. Anderzijds blijkt dat andere wegvakken juist ook bij lage economische groei al een knelpunt vormen, zoals de A15 (wegvak A in het kaartje). Het is daarom erg opmerkelijk dat deze veel ernstigere knelpunten niet nadrukkelijk zijn meegenomen in de probleemstelling van het onderzoek naar de NWO.

Sectorale benadering

De commissie Elverding heeft geadviseerd om bij plannen voor grote infrastructurele projecten een gebiedsgewijze benadering toe te passen ([Advies Sneller en Beter, 2008, blz. 15](#)). Bij de NWO is hier geen sprake van geweest: de doelstellingen zijn vanaf het begin puur op bereikbaarheid gericht en niet op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Dat is opmerkelijk aangezien juist in het studiegebied een leefbaarheidsprobleem bestaat. In de regio is het groentekort nu al het grootste van het hele land. De steden in het Rijnmondgebied liggen ingeklemd tussen de snelwegen A20, A13 en A4 en de zware industrie langs de Nieuwe Waterweg.

Uitgangspunten onderzoek

Prognoses algemeen

In de prognoses die in het onderzoek naar de NWO gemaakt zijn, is uitgegaan van de zogenaamde WLO scenario's van de planbureaus. De berekeningen zijn gemaakt op basis van de twee uiterste scenario's: het RC scenario voor de laagste economische groei en het GE scenario voor de hoogste economische groei. In beide scenario's wordt uitgegaan van een groei van het verkeer tot minstens 2020. Cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, [Mobiliteitsbalans 2012](#)) laten echter zien dat de mobiliteitsgroei al sinds 2005 gestagneerd is:

“Sinds 2005 vlakt de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af. Dit geldt vooral voor het autogebruik.”

De verkeersontwikkelingen op dit moment vallen nog net binnen de bandbreedte van de scenario's. Het KiM en PBL hebben aangegeven dat de huidige situatie en de situatie voor de komende jaren overeen komt met het laagste groeiscenario (RC). Fluctuaties binnen die bandbreedtes zijn ook wel gebruikelijk. Als de fluctuatie inhoudt dat de voorspelde groei iets minder groot is dan in de prognoses, dan is er nog niet zo'n probleem omdat het dan slechts een kwestie van iets tijd is voordat de prognoses waarheid worden. Wat er nu echter aan de hand is, is dat er sprake is van een trendbreuk: in de afgelopen periode is de groei van het autoverkeer echt gestagneerd. Daarom is het nu alles behalve zeker of de prognoses ooit nog wel realiteit gaan worden.

Door de trendbreuk is de toekomst van de ontwikkeling van de automobiliteit enorm onzeker geworden. Het KiM geeft dit aan in de mobiliteitsbalans 2012. Ook het PBL geeft in de '[Balans van de Leefomgeving 2012](#)' aan:

“Gezien de afvlakkende groei van de automobiliteit en de onzekerheid over hoe de ontwikkeling van de automobiliteit zich op de middellange termijn zal ontwikkelen, is het aanleggen van extra infrastructuur vaak riskant.”

Situatie regio Rijnmond

Er wordt soms aangegeven dat het verkeer in de regio rond Rotterdam ondanks een landelijke stagnatie van de groei van de automobiliteit nog wel groeit. Dit deed Melanie Schultz bijvoorbeeld n

het debat over de begroting van I&M. De navolgende feiten later echter zien dat juist in de Rotterdamse regio een stagnatie van de automobilititeit is opgetreden, met het verkeer op de A15 als uitzondering hierop.

Een rapportage van Rijkswaterstaat over de gemeten verkeerscijfers op de Rijkswegen ([Jaarboek Verkeer Rijkswegen Zuid-Holland 2010, december 2011](#)) laat namelijk zien dat in de periode 2007-2010 steeds minder verkeer reed op snelwegen rond Rotterdam. Alleen de A15 vormt een uitzondering op de daling, hier is de hoeveelheid verkeer juist toegenomen. Het gaat op deze weg vooral om vrachtverkeer dat de west-oost verbinding gebruikt voor haven gerelateerd transport. Daarom is er nu een project in uitvoering om de A15 te verbreden om files tegen te gaan. Op de andere wegen in de regio Rijnmond is het aandeel vrachtverkeer veel kleiner en is de hoeveelheid verkeer met gemiddeld circa 3,5 % afgenomen. Ook op de Beneluxcorridor (A4 Vlaardingen Oost – Kp. Benelux) is het groeipercentage negatief: -6,0 %.

Deze gegevens zijn in het rapport terug te vinden in tabel 2.1. Hierin zijn de groeipercentages 2007-2010 van werkdaggemiddelden van alle wegvakken weergegeven per regio weergegeven.

De provincie Zuid-Holland is zich al langer bewust van de daling van de mobiliteit. De provincie heeft aangegeven zich niet meer te willen focussen op het beheersen van de mobiliteitsgroei, maar op het werken aan een toekomstvaste bereikbaarheid (zie [Startnotitie beleidsvisie mobiliteit, september 2012](#), blz. 1):

“Veranderde hoofdlijnen van beleid (versterking van de economie staat centraal), bestuurlijke veranderingen en een verschuiving van de focus van verkeersbeleid van beheersing van de mobiliteitsgroei naar toekomstvaste bereikbaarheid maken herziening van het PVVP noodzakelijk.”

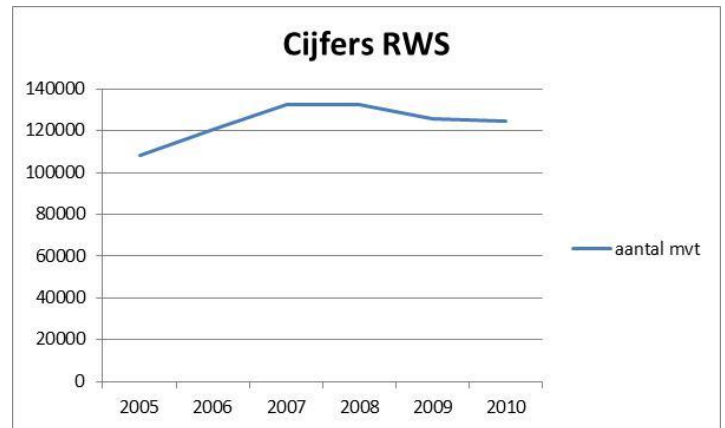
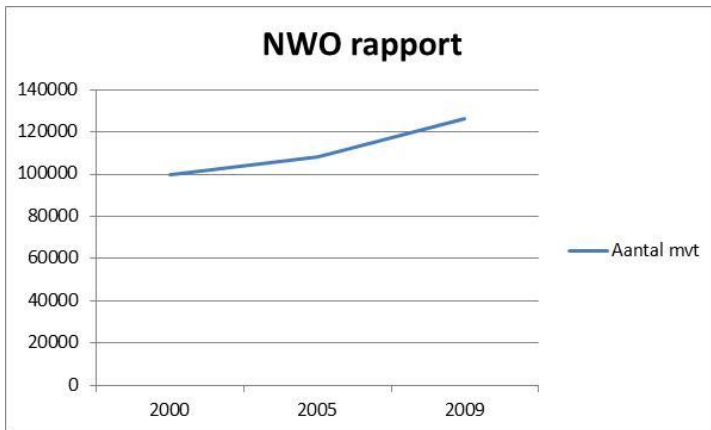
De [monitor van het provinciale verkeer en vervoerplan \(april 2012\)](#) gaat ook in op de daling van de mobiliteit in Zuid-Holland. Op blz. 17 staat dit als volgt geformuleerd:

“De mobiliteit van de bevolking van een gebied is het totaal aantal kilometers dat is afgelegd door de inwoners van het betreffende gebied, ongeacht de vervoerwijze. Landelijk is de totale mobiliteit in de periode 2004-2010 met 5% afgenomen, terwijl in Zuid-Holland sprake is van een daling van 14%. Door de inwoners van Zuid-Holland werd in 2010 in totaal bijna 33 miljard kilometer afgelegd. Overigens heeft ook Rijkswaterstaat geconstateerd dat de mobiliteit op de Rijkswegen in Zuid-Holland afneemt. In de Mobiliteitsbalans 2011 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), concluderen zij dat: “de totale binnenlandse mobiliteit van Nederlanders sinds 2005 niet meer toeneemt. Dit geldt vooral voor het gebruik van de auto”.

Deze feiten geven dus aan dat er geen reden meer is om uit te gaan van een scenario van hoge groei van het verkeer in de Beneluxtunnel. Veel aannemelijker is het dat de A15 in de toekomst een knelpunt blijft.

Het ministerie van I&M wil in haar onderzoeken graag een ander beeld neerzetten en past daarvoor sterke staaltjes van manipulatie toe. Hiertoe worden in de verkeersnota NWO de cijfers van de jaren 2000, 2005 en 2009 weergegeven waardoor er inderdaad een stijgende trend lijkt te zijn. In de rapportage van RWS met verkeersmetingen worden ook de cijfers van de *tussenliggende* jaren van

2005 t/m 2009 weergegeven, hieruit blijkt dat de hoeveelheid verkeer in werkelijkheid al weer op zijn retour is.



Links de grafiek op basis van de verkeerscijfers van de Beneluxcorridor uit het NWO rapport, rechts de grafiek op basis van de cijfers uit de RWS rapportage met verkeersmetingen. De cijfers voor de jaren 2000, 2005 en 2009 komen in beide rapporten exact overeen, maar door tussenliggende jaren weg te laten, ontstaat in de NWO rapportage een totaal ander beeld.

Verkeerskundige effecten

Effecten op Beneluxtunnel

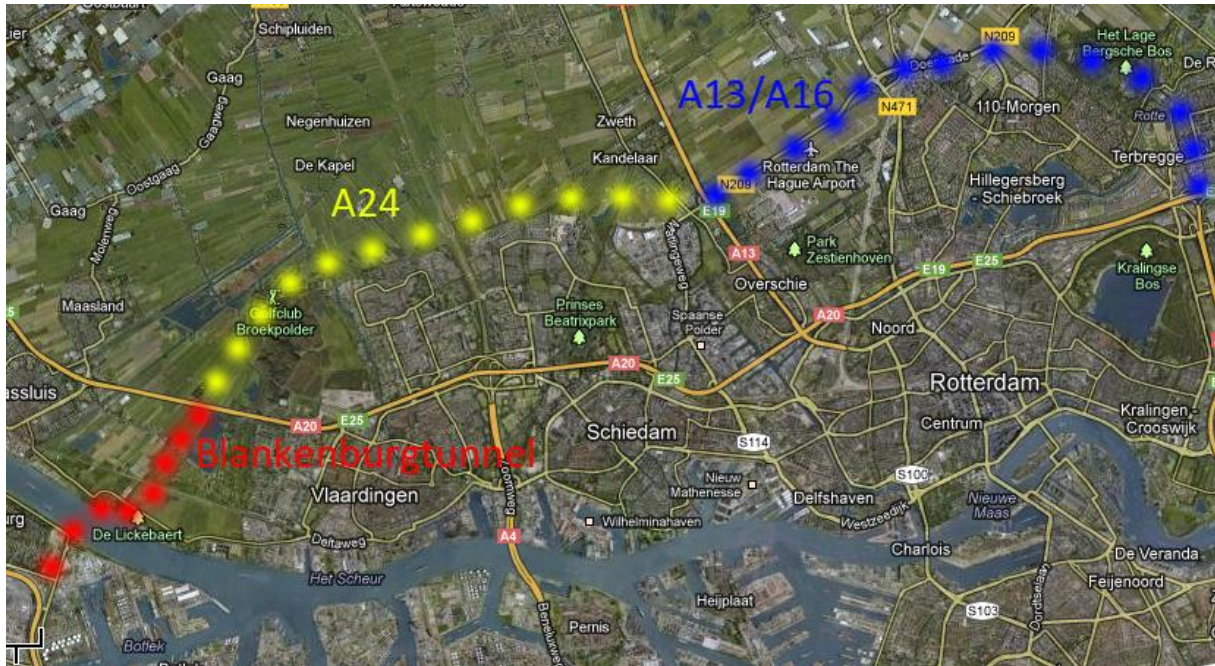
Uit verkeersonderzoek dat in het kader van de NWO is uitgevoerd ([verkeersnota NWO, maart 2012](#)) blijkt dat als bij hoge economische groei een knelpunt in de Beneluxtunnel ontstaat, zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel dit knelpunt verhelpen: beide tunnels zorgen ervoor dat de streefwaarde voor reistijdfactor behaald wordt (zie blz. 50). In het geval van lage economische groei wordt de streefwaarde voor reistijd ook zonder de aanleg van een NWO al behaald. In dat geval zorgen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel er beide voor dat de reistijd op het traject in de Beneluxtunnel 3 minuten bedraagt en dat de geïndexeerde voertuigverliestijd daalt naar 46 (zie ook blz. 50). In het geval van het (meest realistische) scenario van lage economische groei is het effect van de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel op de Beneluxtunnel dus identiek. In het geval van hoge economische groei zorgen beide tunnels voor het halen van de reistijdnormen, maar creëert de Blankenburgtunnel overcapaciteit in de Beneluxtunnel.

Overigens hebben zowel de ANWB als het [College van Rijksadviseurs](#) hun voorkeur uitgesproken voor de Oranjetunnel vanwege de grotere verkeerskundige bijdrage aan het gehele verkeersnetwerk (robuustheid) en de veel geringere negatieve effecten op recreatie en landschap.

Overige effecten

In 2010 staan de wegvakken op de A20 tussen het Kethelplein en het Kleinpolderplein heel hoog in de ranglijst van files in de avondspits op de Zuid-Hollandse Rijkswegen (het wegvak Schiedam – Spaanse Polder staat op 1 met een reistijdfactor die meer dan het dubbele van de norm is, zie [rapportage Rijkswegen van RWS](#)). Dit deel van de A20 zal na de aanleg van de Blankenburgtunnel nog drukker worden. Door aanleg van de Blankenburgtunnel neemt de voertuigverliestijd hier nog eens toe met 7 (lage economische groei) tot 26 (hoge economische groei) per 100 uren/etmaal (zie blz. 57 van de verkeersnota). In de verkeersnota wordt ook aangegeven dat dit een 'druk bereden weg' is,

maar oplossing voor de verkeersproblematiek hier worden niet aangedragen. Het risico is groot dat op termijn de Blankenburgtunnel wordt doorgetrokken richting de A4 om vervolgens aan te sluiten op de A13/A16 (deze doortrekking heet de A24) om de problemen op de A20 op te lossen. Hiermee ontstaat een tweede ring rond Rotterdam die de natuur- en recreatiegebieden die de afgelopen decennia zijn aangelegd in het kader van de Reconstructiewet Midden-Delfland over de volle lengte doorsnijden, dit is maatschappelijk gezien zeer ongewenst.



De Tweede Kamer en de minister hebben expliciet aangegeven dat de aanleg van de A24 onwenselijk is (zie oa [verslag AO over NWO 5 april 2012, blz. 28](#)), maar dit biedt geen garanties omdat een nieuwe Tweede Kamer en een nieuw kabinet gemakkelijk tot andere inzichten kunnen komen. De dreiging van een A24 of andere grootschalige stedelijke/infrastructurele aantastingen is nog vergroot doordat het vorige kabinet de rijksbufferzones (waaronder Midden-Delfland) heeft geschrapt.

Maatschappelijke kosten en baten (MKBA)

Totaalsaldo Blankenburgtunnel negatief bij lage economische groei

In het [MKBA rapport \(maart, 2012\)](#) wordt aangegeven dat de variant van de Blankenburgtunnel waar de bestuurlijke voorkeur van de minister naar uitgaat (Krabbeplass West) bij lage economische groei een baten-kosten ratio van precies 1 heeft (zie blz. 33). Deze neutrale uitkomst betreft echter alleen het kwantitatieve deel van de MKBA, op alle kwalitatieve onderdelen met betrekking tot omgevingseffecten scoort de Blankenburgtunnel, variant Krabbeplass West zeer negatief (veel negatiever overigens dan het Ministerie tot dan toe in de planvorming had gesuggereerd):

RC scenario	Blankenburgtracé
	Krabbeplas West
Omgevingseffecten (a)	
Bodem en Water	-
Natuur	--
Landschap, Archeologie en Cultuur	-
Ruimtelijke Kwaliteit	-

Op het enige andere kwalitatieve onderdeel van de MKBA, de robuustheid van het wegennet, scoort de Blankenburgtunnel Krabbeplas West (net als alle andere varianten van de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel) ++.

Wanneer zowel naar het kwantitatieve als het kwalitatieve deel van de MKBA van Blankenburgtunnel variant Krabbeplas West bij lage economische groei wordt gekeken, is er dus geen sprake van een gunstige verhouding tussen baten en kosten.

Ontbrekende aspecten in MKBA

Een aantal kostenaspecten zijn niet meegenomen in de MKBA zoals de daling van huizenprijzen door de aanleg van de Blankenburgtunnel, het mislopen van inkomsten door ondernemers en de vernietiging van investeringen die eerder in de ontwikkeling van het gebied zijn gedaan.

Uit onderzoek dat in opdracht van Natuurmonumenten is uitgevoerd (Triple E, 2012) is gebleken dat de daling van huizenprijzen als gevolg van aanleg van de Blankenburgtunnel 20 miljoen euro bedraagt. De aanleg van de Blankenburgtunnel heeft effect op de inkomsten van circa 50 bedrijven met een gezamenlijk omzet van 11,5 miljoen per jaar, zo liet het onderzoek zien. Het gaat voornamelijk om ondernemingen die afhankelijk zijn voor hun inkomsten van natuur en recreatie in het Midden-Delfland-gebied, zoals jachthavens en horeca. Als gevolg van de Blankenburgtunnel lopen deze ondernemers enkele tonnen per jaar mis.

In de afgelopen decennia is in het kader van de Reconstructiewet Midden-Delfland veel geïnvesteerd in de kwaliteit van het gebied. Deze reconstructie heeft het Rijk alleen al zeker 200 miljoen euro gekost ([De institutionele economie van het metropolitane groen in Midden-Delfland, Van Rij, 2006](#)). Door de aanleg van de Blankenburgtunnel zal een deel van deze investeringen letterlijk fysiek vernietigd worden en de identiteit van het gehele gebied worden aangetast.

Veranderingen in de MKBA

In november 2012 verscheen [het concept van het MKBA rapport](#). Hieruit bleek van Blankenburgtunnel variant Krabbeplas West bij lage economische groei niet rendabel is (baten-kostenratio is 0,8, zie blz. 29). In de [definitieve versie van het rapport](#) dat in maart 2012 verscheen, komt de verhouding tussen baten en kosten opeens precies op 1,0 uit (zie blz. 33). Dit is nogal

opvallend. Deze verandering komt hoofdzakelijk voort uit een bijstelling van de investeringskosten naar beneden met 100 miljoen euro en een wijziging van het welvaartseffect reiskosten van -3 miljoen euro naar +116 miljoen euro.

In een [brief aan de Tweede Kamer van 8 maart 2012](#) geeft de minister aan dat de kosten naar beneden zijn bijgesteld vanwege het verlagen van de risicoreservering. Voor de forse toename van baten vanuit het welvaartseffect reiskosten wordt geen verklaring gegeven. Navraag bij de opsteller van de MKBA rapport (Ecorys) leverde op dat dit zou komen door het gebruik van een andere rekenmethode. Wat de veranderingen in de berekening precies zijn en hoe dit tot het voor de minister erg gunstige resultaat heeft geleid dat de baten dusdanig toenemen dat de Blankenburgtunnel ook bij de laagste economische groei kwantitatief gezien niet onrendabel is, blijft onduidelijk doordat onderliggende cijfers van de berekening van de baten onbekend zijn.

Tot slot

Hoe meer informatie beschikbaar komt, hoe wankeler de onderbouwing van nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel lijkt te worden. In de Tweede Kamer gaf Minister Schultz van Haegen op 22 november aan dat de Blankenburgtunnel nodig is vanwege een bovengemiddeld hoge verwachte verkeersgroei in de Rotterdamse regio, onder andere door de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In een brief dd 27 november jl van het Ministerie van I&M wordt dit bevestigd en wordt daarnaast de oorzaak van die bovengemiddelde groei gelegd bij de relatief jonge bevolking in de regio Rotterdam. De mobiliteitsbalans (KiM, 2012) geeft echter aan dat de daling van de populariteit van de auto onder jongeren een aantoonbare oorzaak is van de stagnatie van de groei van de automobilititeit. En uit het onderzoek van het ministerie is juist gebleken dat de Oranjetunnel de bereikbaarheid van de Tweede Maasvlakte in grotere mate verbetert dan de Blankenburgtunnel. Toen de keuze voor de Blankenburgtunnel in 2008 tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT in feite al gemaakt werd, was de argumentatie hierachter misschien nog enigszins houdbaar, maar inmiddels wijzen steeds meer feiten erop dat de keuze volkomen achterhaald is.

Aanvullende informatie

Voor vragen of meer informatie kunt u contact opnemen met:

Toine Cooijmans - Natuurmonumenten: t.cooijmans@natuurmonumenten.nl 06-13890776

Susanne Kuijpers – Natuur en Milieufederatie ZH s.kuijpers@milieufederatie.nl 06-45244758

Bijlage 1: kaart studiegebied

Studiegebied Nieuwe Westelijke Oeververbinding

- Bestaand**
 - N57
 - N213
 - N218 Groene Kruisweg
 - N220
 - N222 Veilingroute
 - N223
 - N468
 - N493 Groene Kruisweg
 - Rhoonse baan
 - Wippolderlaan / Lozerlaan
- Gepland**
 - A4
 - A13/A16
 - Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland
 - Verlengde Veilingroute
 - Verbinding Westerlee-Maasdijk
- In onderzoek**
 - Blankenburgerverbinding
 - Oranjerverbinding
- Contour Midden-Delfland

