



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Natuurmonumenten



Milieudefensie



Actiecomité Blankenburgtunnel Nee



Stichting Groeiend Verzet



Midden-Delfland Vereniging



KNNV Afdeling Delfland



KNNV Afdeling Waterweg-Noord

Zuidbuurtvereniging  
Vlaardingen/Maassluis

Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

Centrum Publieksparticipatie

'Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO'

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

Betreft: Zienswijze Ontwerp-Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO'

Den Haag, 13 mei 2013

Geachte meneer/mevrouw,

Hierbij willen wij gebruik maken van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op de Ontwerp-Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding' en de bijbehorende twee Plan-MER'en.

In het kort komt het erop neer dat wij van mening zijn dat zowel het ontwerp-besluit met betrekking tot afspraken over oplossingen voor knelpunten binnen het netwerk van de regio Rotterdam (vastgelegd in BO-MIRT afspraken, periode 2009 - 2010) als de ontwerpvoorkeursbeslissing voor de eerste voorziene stap, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO; vastgelegd in MIRT afspraken, periode 2010-2011) niet op een zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen (zowel inhoudelijk als procesmatig). De gemaakte keuzes zijn gebaseerd op gegevens over de verkeersontwikkeling die inmiddels volstrekt achterhaald zijn en de belangen van natuur, milieu en landschap hebben niet volwaardig meegewogen in de gemaakte afwegingen. Er is gekozen voor de aanleg van de Blankenburgtunnel, maar wij zijn er van overtuigd dat deze weg aantoonbaar nauwelijks iets oplost, maar wel veel kapot maakt. In deze zienswijze zullen wij deze punten nader onderbouwen.

In deze zienswijze zullen wij ten eerste een samenvatting geven van onze reactie op de ontwerp-structuurvisie. Daarna zullen wij nader ingaan op de volgende onderwerpen:

- MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit en nut en noodzaak NWO
- Besluitvormingsproces
- Verkeerskundige onderbouwing NWO
- Effecten op natuur, milieu, landschap en recreatie
- Het alternatief Oranjetunnel
- Analyse van kosten en baten (MKBA)
- Regionale economische effecten (REES)
- Overige (detail)opmerkingen

## Samenvatting

Wij zijn het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel om de volgende redenen:

### 1. Aantasting groene long Midden-Delfland

De Blankenburgtunnel variant Krabbeplas West is een zesbaanssnelweg die niet in het kwetsbare Midden-Delfland gebied thuis hoort. Ook als een gedeelte van de weg wordt aangelegd in een landtunnel blijft de schade aan het gebied groot. De weg loopt door de beschermde natuur in de Rietputten, tast het eeuwenoude slagenlandschap aan, brengt verstoring voor weidevogels met zich mee en vermindert de belevingswaarde van het gebied sterk. Deze negatieve effecten van de weg (met landtunnel) worden in het effectenonderzoek (MER) onderschat.

De keuze voor de Blankenburgtunnel is strijdig met de wet- en regelgeving die de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) natuur (in dit geval het gebied de Rietputten) beschermt. Als de spelregels hiervoor gevolgd zouden worden, dan zou niet voor de Blankenburgtunnel gekozen worden omdat er alternatieven zijn die ook aan de bereikbaarheidsdoelstellingen voldoen en de EHS niet doorsnijden.

De belangen van natuur, milieu, recreatie en landschap zijn volgens ons niet volwaardig meegewogen in het uiteindelijke voorkeursbesluit. Er zijn haalbare alternatieven als oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen in de Zuidvleugel die minder negatieve effecten op de leefomgeving hebben. In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus voorkomen te worden. De Blankenburgtunnel heeft grote negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie. Daarom vinden wij de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

### 2. Nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet aangetoond

De ontwerp-structuurvisie beweert dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing volstrekt achterhaald. Het lijkt ons niet verstandig dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren. Wij gaan er graag vanuit dat de overheid juist kijkt naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen.

De Blankenburgtunnel lost dus nauwelijks iets op, maar maakt wel veel kapot.

### 3. Het besluitvormingsproces is niet verlopen volgens het advies van de Commissie Elverding

De Commissie Elverding heeft aangegeven dat de besluitvorming rondom grote infrastructuurprojecten sneller en beter verloopt als in een zo vroeg mogelijk stadium brede maatschappelijke participatie plaatsvindt en er met een gebiedsgericht benadering wordt gewerkt. Bij de NWO zijn belanghebbenden pas op een te laat moment actief bij de besluitvorming betrokken, er was toen al voorgesorteerd op de Blankenburgtunnel als oplossingsrichting. Ook was de besluitvorming sectoraal op het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem gericht en zijn de leefbaarheidsproblemen in het gebied vrijwel buiten beschouwing gebleven. Natuur, landschap, leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit zijn niet als *doel* van het project beschouwd, slechts de *effecten* van de weg op deze waarden en belangen zijn in beschouwing genomen. Zo viel er voor belanghebbenden die waarde hechten aan een schone, gezonde, mooie en groene leefomgeving in dit proces alleen maar te verliezen en niets te winnen.

#### 4. De kosten van de Blankenburgtunnel zijn groter dan de baten

Uitgaande van het meest realistische scenario van lage groei van verkeer en economie, zijn de kosten van de Blankenburgtunnel groter dan de baten. Als hierin ook de kwalitatieve effecten en het verlies aan waarde als gevolg van de aantasting van het landschap worden meegenomen, wordt de kosten-baten ratio zelfs nog ongunstiger. Bovendien laat de analyse van de kosten en baten zien dat uitstel van de aanleg van de weg economisch gunstiger is. Gezien de onzekerheid over de houdbaarheid van de gebruikte verkeersprognoses lijkt uitstel om te zien of de stagnatie van de verkeersgroei aanhoudt en de Blankenburgtunnel dus niet meer nodig zou zijn ons zeer raadzaam.

#### 5. De effecten van de Blankenburgtunnel op de werkgelegenheid zijn minimaal

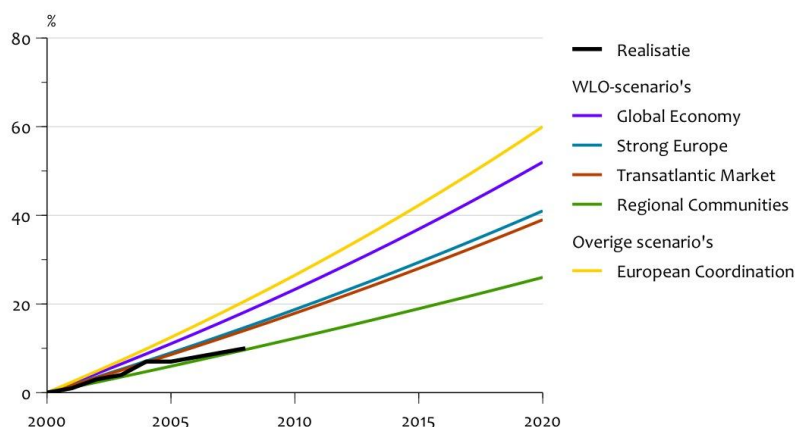
Het onderzoek naar regionale economische effecten laat zien dat de Blankenburgtunnel slechts een heel klein effect heeft op de werkgelegenheid. Door deze weg worden er nog geen 500 nieuwe banen gecreëerd. Investerings in anderen wegen, spoorwegen of het onderwijs of de zorg levert vele malen meer nieuwe banen op. Het werkgelegenheidsargument dat politiek regelmatig wordt gebruikt om het belang van de aanleg van de weg te onderbouwen, wordt dus niet gestaafd door de feiten.

## **MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit en nut en noodzaak NWO**

### De probleemanalyse is gebaseerd op achterhaalde gegevens

De probleemanalyse die ten behoeve van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit gemaakt is, is inmiddels achterhaald en dus onjuist. Hierbij is namelijk gerekend met verouderde cijfers die uitgaan van een onrealistische hoge verkeersgroei. In de probleemanalyse is gebruik gemaakt van het RVMK verkeersmodel en van het zogenaamde EC scenario. In 2006 zijn er echter al nieuwe groeiscenario's opgesteld, de WLO scenario's, waarbij in het scenario van de hoogste groei (GE scenario) al uit werd gegaan van een lagere groei van het autoverkeer dan in het EC-scenario waar de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit zich op baseert. Bovendien bleek al in 2009 dat de daadwerkelijke ontwikkeling van de automobiliteit zich begaf op het niveau van het laagste WLO groeiscenario (RC scenario), zie figuur 1. Het benoemen van de te verwachten knelpunten in Rotterdam Vooruit is dus gebeurd op basis van onjuiste en achterhaalde gegevens.

## Verandering gebruik hoofdwegennet ten opzichte van 2000



Bron: VenW 2009; Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor 2009; CPB, MNP & RPB (2006); bewerking PBL

*Figuur 1: Ontwikkeling van de daadwerkelijke verkeersgroei ten opzichte van het in Rotterdam Vooruit gehanteerde EC scenario<sup>1</sup>*

Dat de probleemanalyse in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit achterhaald is, blijkt ook uit de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2011 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De NMCA geeft aan waar op het wegennet in de toekomst knelpunten te verwachten zijn en is op basis van de WLO scenario's gemaakt. Uit de NMCA 2011 blijkt dat de Beneluxcorridor, zeker relatief gezien, geen knelpunt van betekenis gaat zijn, zie figuur 2, terwijl dit wegvak volgens de analyse van Rotterdam Vooruit wel een groot knelpunt zal zijn. De Beneluxcorridor zal alleen in het geval van hoge economische groei (GE-scenario) in 2020 een knelpunt zal zijn (en niet in het lage RC scenario). In de NMCA 2011 wordt daarnaast vermeld:

*In 2028 is er op het noordwestelijke en westelijke deel van de Ruit Rotterdam (A20/A4; de Beneluxtunnel) volgens het LMS geen knelpunt te verwachten (net onder streefwaarde 2); volgens het NRM wel.*

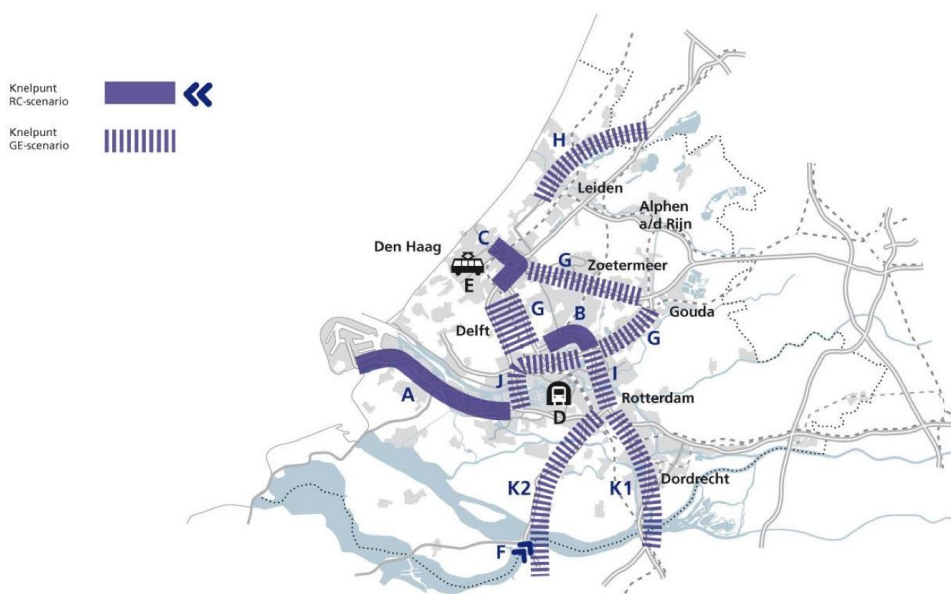
Het landelijke verkeersmodel LMS verwacht dus zelfs bij hoge groei van de economie (GE scenario) geen knelpunt in de Beneluxcorridor, terwijl het regionale verkeersmodel NRM dit wel doet. Op diverse andere trajecten wordt ook bij lage economische groei een knelpunt verwacht. In de verkeersanalyse Rotterdam Vooruit worden dus inmiddels achterhaalde knelpunten benoemd.

<sup>1</sup> Bron: Bestendigheid van de WLO scenario's, PBL, 2010

### 3.3.1 Knelpunten voor doelen SVIR

(verwachtingen o.b.v. modelberekeningen)

#### NMCA Knelpunten Zuidvleugel



*Figuur 2: Analyse van te verwachten knelpunt in de Zuidvleugel met daarin het traject waar de Beneluxcorridor bij hoort (traject J)<sup>2</sup>*

Nog actuelere inzichten laten echter zien dat zelfs de WLO scenario's (ook het RC scenario) een mobiliteitsgroei voorspellen die hoger is dan de realiteit. In figuur 3 wordt de ontwikkeling van het personenautokilometrage volgens de WLO scenario's weergegeven. De WLO scenario's voorspellen een groei van de mobiliteit die minimaal tot 2020 aanhoudt. In de praktijk blijkt deze groei er al jaren niet meer te zijn. Ook in andere Westerse landen is een structurele stagnatie van de groei van de mobiliteit opgetreden<sup>3</sup>. Gegevens uit de Mobiliteitsbalans 2011 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM; onderdeel van het ministerie van I&M) tonen aan dat de groei van de mobiliteit al sinds 2005 gestagneerd is, zie figuur 4. Ook in de Mobiliteitsbalans 2012 blijft de afvlakking van de groei van de mobiliteit een belangrijke constatering:

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

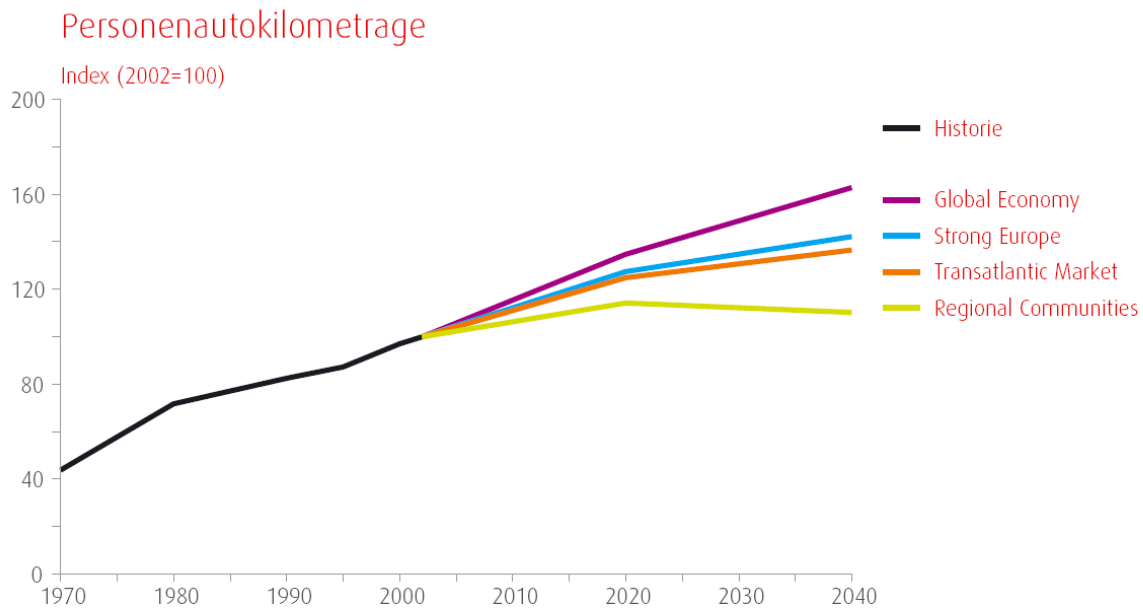
De stagnatie van de groei van het autoverkeer die door het KiM op landelijk niveau geconstateerd is, is zelfs nog een onderschatting van de situatie in Zuid-Holland. Wanneer de gemeten verkeersontwikkeling in Zuid-Holland vergeleken wordt met de prognoses uit de WLO scenario's, dan blijkt dat deze gemeten ontwikkeling een dalende trend vertoont en zich onder de bandbreedtes van de WLO scenario's bevindt (zie figuur 5). Gemeten cijfers van Rijkswaterstaat<sup>4</sup> tonen aan dat de

<sup>2</sup> Bron: NMCA, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011

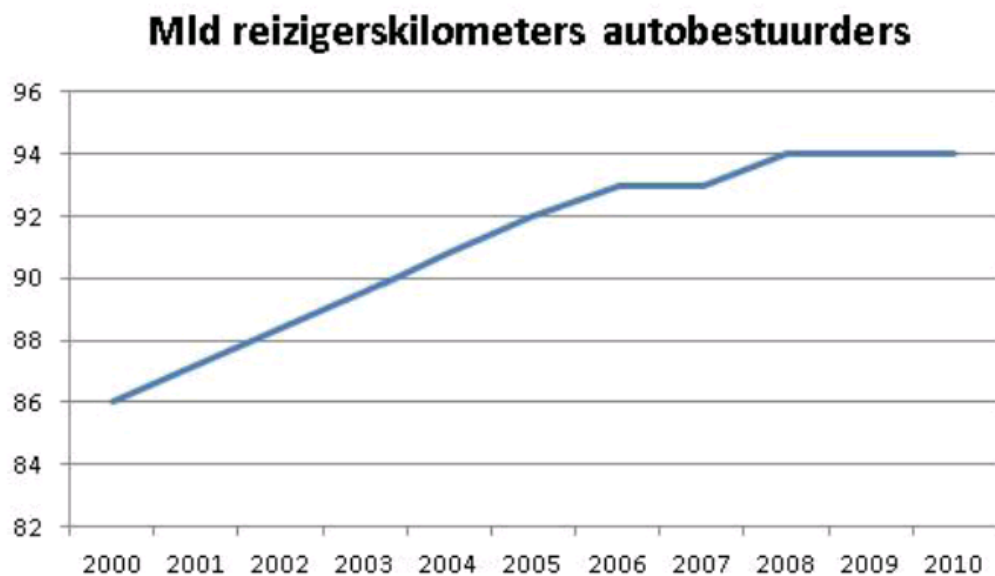
<sup>3</sup> Zie bijvoorbeeld 'The future of driving; Seeing the back of the car', The Economist, 22 september 2012

<sup>4</sup> Jaarboek Verkeer Rijkswegen Zuid-Holland 2010, Rijkswaterstaat, december 2011

ontwikkeling van het verkeer op vrijwel alle wegen rond Rotterdam een daling laat zien (met uitzondering van de A15 waar vooral oost-west georiënteerd vrachtverkeer rijdt). Dit bevestigt dus wederom dat de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit zich baseert op volstrekt achterhaalde veronderstellingen over de ontwikkeling van het verkeer.



Figuur 3: Ontwikkeling van de personenautokilometrage; index 2002=100<sup>5</sup>



Figuur 4: Ontwikkeling mobiliteit autobestuurders (voertuigkilometers) (in mld reizigerskilometers) 2000-2010.<sup>6</sup>

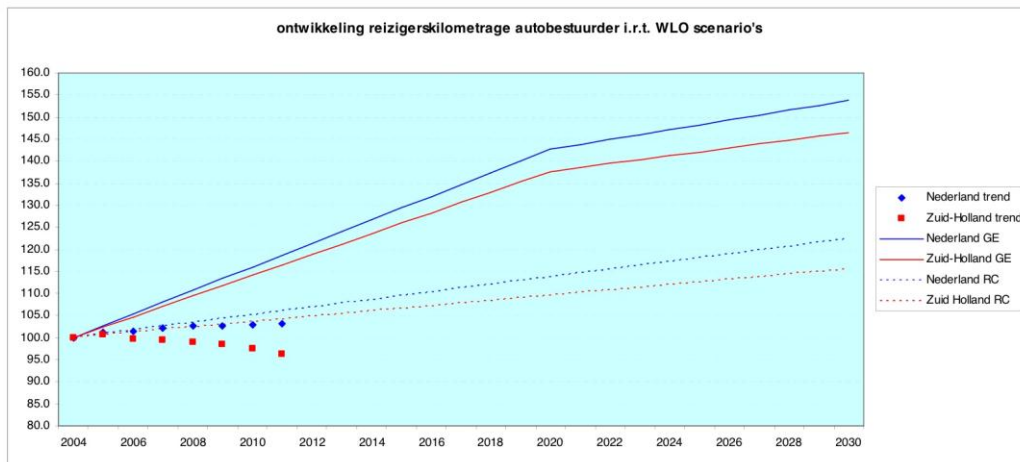
<sup>5</sup> Bron: Welvaart en Leefomgeving, Achtergrondrapport, Centraal Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau, 2006

<sup>6</sup> Bron: Mobiliteitsbalans 2011, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2011

## Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario's

(Bron: MON/OViN/NRM)

Files: GE forse toename; RC geen toename



provincie HOLLAND  
ZUID

Figuur 5: Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurders in relatie tot WLO scenario's<sup>7</sup>

### Een onderbouwing van de keuze voor vijf prioritaire projecten ontbreekt

Op basis van de pakketten met maatregelen die zijn doorberekend, zijn vijf prioritaire projecten aangewezen. Een inhoudelijke onderbouwing waarom juist deze vijf projecten tot prioriteit zijn benoemd, ontbreekt echter volledig. De ontwerp structuurvisie vermeldt niet meer dan dat deze vijf projecten in bestuurlijke overleggen als prioriteit benoemd zijn, maar een inhoudelijke onderbouwing ontbreekt.

Of de gekozen prioriteiten daadwerkelijk de beste oplossing vormen is nu uiterst discutabel. Zo heeft een onderzoek van Milieudefensie<sup>8</sup> aangetoond dat een pakket aan maatregelen waarbij geen dure en ingrijpende infrastructuur wordt aangelegd en de leefomgeving wordt gespaard de bereikbaarheid net zo effectief kan verbeteren als het aanleggen van infrastructuur. Een onderzoek van de TU Delft in opdracht van het Havenbedrijf<sup>9</sup> laat zien dat OV oplossingen het beste zijn om de sterke concurrentiepositie van het Rotterdamse Havengebied in de toekomst te waarborgen. Er zijn dus genoeg bewijzen die aantonen dat andere oplossingen dan de in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit benoemde prioriteiten beter, haalbaar en betaalbaar zullen zijn.

Dat de Blankenburgtunnel benoemd is als één van de alternatieven van de prioriteit NWO is helemaal betreuenswaardig aangezien het effectenonderzoek van de maatregelen juist laat zien dat deze maatregelen grote negatieve effecten op de leefomgeving hebben. Een toelichting waarom deze maatregel niet af is gevallen bij het benoemen van prioriteiten zou dus zeker op zijn plaats zijn,

<sup>7</sup> Bron: Informatieve presentatie over trends, Provincie Zuid-Holland, 2013

<sup>8</sup> Bouwen aan een groene metropool, Milieudefensie, mei 2011

<sup>9</sup> Reconnecting Rotterdam Port, TU Delft, A. de Koning, 2012

want de negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving die in deze regio toch al onder druk staat, zouden alleen al reden moeten zijn om deze maatregelen af te laten vallen.

#### De keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel is onterecht omdat de Oranjetunnel als oplossing al deel uitmaakte van een maatschappelijk convenant

In het convenant dat is afgesloten omtrent de aanleg van Maasvlakte 2 tussen overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties<sup>10</sup> is de Oranjetunnel als mogelijke oplossing benoemd voor toekomstige bereikbaarheidsvraagstukken. Het is dan ook onterecht dat het NWO alternatief Blankenburgtunnel aan de orde was bij de in Rotterdam Vooruit benoemde prioriteiten.

#### Nut en noodzaak van de NWO zijn onvoldoende onderbouwd

Van de vijf prioritaire projecten die in Rotterdam Vooruit benoemd zijn, wordt de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) aangewezen als eerst uit te voeren project. Dit is gebaseerd op de volgende argumenten:

1. Urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek;
2. Ruimtelijk-economische betekenis;
3. Bijdrage aan een robuust netwerk;
4. De faseerbaarheid door inzet van kleinere maatregelen;
5. Draagvlak in de regio.

Op deze argumenten willen wij hierbij ingaan.

#### **Urgentie bereikbaarheidsproblematiek**

De bereikbaarheidsproblematiek waarvoor de NWO een oplossing moet vormen, is onderbouwd met de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit. Zoals echter in het vorige hoofdstuk in deze zienswijze is aangegeven, baseert deze probleemanalyse zich op achterhaalde gegevens die de toekomstige fileproblemen in de Beneluxtunnel sterk overschatten door uit te gaan van een aantoonbaar onrealistisch hoge verkeersgroei. Actuele gegevens over de verkeersontwikkeling laten zien dat de Beneluxtunnel geen fileknelpunt gaat vormen waardoor de urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek waar de NWO een oplossing voor moet vormen ontbreekt.

#### **Ruimtelijk economische betekenis**

In de onderbouwing van de keuze voor de aanleg van de NWO, wordt veel belang toegeschreven aan de A4 als bereikbaarheidsas. In onze ogen is het echter verre van vanzelfsprekend dat de A4 moet gaan functioneren als centrale bereikbaarheidsas. Juist het creëren van een ladderstructuur is essentieel om de robuustheid van een netwerk te borgen (zoals ook is aangegeven door het College van Rijksadviseurs<sup>11</sup>). Het is daarom maar de vraag of een focus op één centrale as wel de grootste bijdrage levert aan ruimtelijk economische ontwikkelingen.

Ook missen wij het belang van leefbaarheid, natuur en landschap ten behoeve van een gunstig woon- en vestigingsklimaat in de argumentatie. Deze aspecten werden nog expliciet benoemd in de ambities die ten grondslag lagen aan de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit (zie elders in deze zienswijze), maar zijn dus bij de keuze van daadwerkelijke maatregelen volledig uit beeld verdwenen. Daarnaast ligt de focus sterk op de ruimtelijke economische betekenis van de NWO voor de Mainport

---

<sup>10</sup> Visie en Vertrouwen, Afsprakenkader borging PMR, 15 mei 2008

<sup>11</sup> Brief van College van Rijksadviseurs aan vast Kamercommissie I&M over de NWO, 23 september 2011



en Greenport, terwijl de ruimtelijk economische betekenis voor secundaire economische clusters (zoals de stedelijke centra langs de Nieuwe Waterweg) niet mee lijkt te wegen.

### **Bijdrage aan een robuust netwerk**

Wij onderschrijven de kwetsbaarheid van de bereikbaarheid van het westelijk havengebied met de A15 als enige ontsluiting voor het wegverkeer. In het MER van Maasvlakte 2<sup>12</sup> kwam daarom al een Oranjetunnel als oplossing hiervoor aan de orde (hier was overigens sprake van een Oranjetunnel met één tunnelbuis die, met uitzondering van calamiteiten, alleen gebruikt zou worden voor vrachtverkeer en een OV sneldienst). Het is dan ook de vraag waarom niet vastgehouden is aan de analyse dat een zo westelijk mogelijk gelegen verbinding de grootste bijdrage levert aan de robuustheid van het netwerk.

### **Faseerbaarheid door inzet van kleinere maatregelen**

Er wordt aangegeven dat de NWO niet te faseren is. Dit maakt de keuze voor het geven van de hoogste prioriteit aan de NWO opmerkelijk. Juist gezien de geconstateerde trendbreuk in de verkeersontwikkeling (zie elders in deze zienswijze), zou het aan te bevelen zijn om in te zetten op faseerbare no regret maatregelen op het gebied van bereikbaarheid zodat nu geen grote investeringen worden gedaan die zich baseren op verkeersaantallen die er waarschijnlijk nooit zullen komen. Het PBL waarschuwt inmiddels niet voor niks dat investeren in infrastructuur nu risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit<sup>13</sup>.

### **Draagvlak in de regio**

In de ontwerp structuurvisie wordt aangegeven dat een meerderheid van de regionale bestuurders vindt dat een NWO als eerste moet worden opgepakt. Zij hebben zich bij dit standpunt gebaseerd op de cijfers die beschikbaar waren, namelijk de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit. Zoals aangegeven is deze analyse achterhaald en wordt hierin uitgegaan van een onrealistisch hoge verkeersgroei. Recente en realistische feiten laten echter zien dat het fileknelpunt in de Beneluxtunnel waarvoor de NWO een oplossing zou moeten vormen er niet zal gaan komen. De vraag is dan ook of bestuurders in de regio op basis van actuele cijfers nog steeds zouden vinden dat een NWO als eerste zou moeten worden opgepakt.

Daarnaast wordt bij het draagvlak in de regio slechts gesproken over lokale overheidsbestuurders. Er zou pas echt sprake zijn van draagvlak als ook maatschappelijke organisaties en burgers achter het geven van prioriteit aan een NWO zouden staan. Zij zijn echter niet tot nauwelijks betrokken geweest bij de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit en het benoemen van prioritaire projecten. Tegen oplossingsrichting Blankenburgtunnel bestaat bovendien enorme weerstand van gemeenten en natuur- en bewonersorganisaties (er zijn tienduizenden handtekeningen tegen de weg verzameld en meerdere grootschalige protestacties geweest). Dat er draagvlak bestaat voor de NWO is dus discutabel.

Bij alle vijf de argumenten zijn dus grote vraagtekens te plaatsen, waardoor het aanwijzen van de NWO als eerste uit te voeren prioritaire project als onlogisch moet worden bestempeld.

---

<sup>12</sup> MER Bestemming Maasvlakte 2, Bijlage verkeer en vervoer, Havenbedrijf Rotterdam N.V., 2007

<sup>13</sup> Balans voor de Leefomgeving 2012, PBL, 2012

## Besluitvormingsproces

### Het doorlopen besluitvormingsproces is in strijd met het advies van de Commissie Elverding en de Tracéwet

De NWO valt onder de Tracéwet waarin een werkwijze conform het advies van de Commissie Elverding<sup>14</sup> is voorgeschreven. Dit betekent dat in een vroeg stadium (verkenningfase) brede maatschappelijke participatie plaats moet vinden om tot een gedragen voorkeursbeslissing te komen. Tevens maakt het toepassen van een gebiedsgerichte benadering deel uit van het advies van de Commissie Elverding en dus ook de Tracéwet. Zowel bij de gebiedsgerichte benadering als de brede maatschappelijke participatie in de verkenningfase schiet het doorlopen proces van de NWO tekort.

Er is in een te laat stadium pas echt actief ingezet op maatschappelijk participatie, namelijk op het moment dat een oplossingsrichting al bestuurlijk was vastgesteld en ingeperkt was tot twee varianten van een snelweg (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel). Deze actieve inzet op maatschappelijke participatie had al in de fase van probleemanalyse en het verkennen van oplossingsrichtingen ten tijde van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit plaats moeten vinden, maar het betrekken van stakeholders in die fase schoot schromelijk tekort.

Ten tijde van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit heeft tijdens het verkennen van knelpunten een zeer beperkte publieksraadpleging plaatsgevonden (februari en maart 2009), maar er werd 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 konden hier dus ook niet op anticiperen. Door tijdgebrek en agendaproblemen konden maatschappelijke- en belangenorganisaties pas in een zeer laat stadium van het opstellen van het Masterplan Rotterdam Vooruit betrokken worden (zomer 2009). De uitkomsten en oplossingsrichtingen lagen toen al gedeeltelijk vast. Ook voor het geven van een toelichting in alle gemeenteraden en aan alle individuele bestuurders was geen tijd. Slechts 26 willekeurige burgers hebben op uitnodiging deelgenomen aan burgerpanels om te kunnen reageren op voorgestelde alternatieven. Vervolgens is in een bestuurlijk overleg (oktober 2009) vastgesteld dat de NWO verder uitgewerkt diende te worden en dat dit het project met de hoogste prioriteit zou zijn. In het bestuurlijk overleg werd al vastgesteld dat een Blankenburgtunnel het grootste probleemoplossend vermogen heeft, hiermee leek al voorgesorteerd te worden op een oplossingsrichting. Inspraak op het Masterplan Rotterdam Vooruit of het bestuurlijke besluit om de NWO prioriteit te geven was niet mogelijk.

De Tweede Kamer heeft met het aannemen van een motie<sup>15</sup> beoordeeld dat het proces van Rotterdam Vooruit dat leidde tot het aanwijzen van de NWO als prioritair project niet voldeed aan de vereiste brede participatie van relevante decentrale overheden en andere belanghebbenden. Deze op 23 juni 2010 aangenomen motie stelt dat gemeenten niet genoeg zijn betrokken, draagvlak en relevante informatie ontbreken en er gewerkt moet worden met een brede verkenningfase conform de aanbevelingen van de commissie Elverding alvorens er een voorkeursbeslissing genomen kan

---

<sup>14</sup> Sneller en beter, Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, april 2008

<sup>15</sup> Kamerstuk 32 123 A, nr. 130, Motie van de leden Dijksma en Wiegman-Van Meppelen Scheppink

worden. Deze motie heeft er echter niet toe geleid dat de verkenning Rotterdam Vooruit of de daaruit voortvloeiende prioriteitstelling herzien is op basis van een verbeterd participatieproces. Er is slechts bij de keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel in enige mate meer actief ingezet op meer participatie, maar het proces was toen al dusdanig getrechterd dat slechts twee oplossingsrichtingen in de vorm van de aanleg van een snelweg aan de orde waren. Dit is niet conform het advies van de Commissie Elverding en de Tracéwet.

Overigens is ook het participatieproces toen de keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel centraal stond (in 2011) gebrekkig verlopen. Essentiële informatie ontbrak nog toen de zogenaamde meedenkavonden plaatsvonden (zoals de verkeerscijfers tot 2030 en informatie over de mogelijkheden wat de waterkering van de tunnel betreft). Varianten die vrijwel unaniem als volstrekt onacceptabel werden beschouwd (variant Blankenburgtunnel Middendoor) vielen toch na trechtering niet af. Er is dan ook veel kritiek op dit proces gekomen, zowel vanuit burgers, belangenorganisaties en gemeenten als onafhankelijke deskundigen<sup>16</sup>.

In het zogenaamde participatieproces is ook geen invulling gegeven aan de gebiedsgewijze benadering die de Commissie Elverding en de Tracéwet voorschrijven. De doelstellingen zijn vanaf het begin sectoraal 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. Andere grote ruimtelijke ingrepen in dit gebied in het recente verleden (zoals de aanleg van de Tweede Maasvlakte en de A4 Delft-Schiedam), zijn dan ook wel door middel van gebiedsgerichte benadering of 'package deal' verlopen.

## **Verkeerskundige onderbouwing NWO**

### De verkeerskundige scope is te beperkt

In de analyse van het doelbereik in het verkeersrapport, wordt met name geconcludeerd dat zonder de aanleg van de NWO in 2020 niet voldaan wordt aan de eerste (oplossen capaciteitsprobleem in Beneluxcorridor) en de vierde doelstelling (het ondersteunen van de A4 corridor als bereikbaarheidsas). De focus voor de NWO ligt dan ook zeer sterk op het oplossen van het vermeende fileprobleem in de Beneluxcorridor. Zoals echter elders in deze zienswijze wordt aangegeven, vormt de Beneluxcorridor alleen bij hoge groei van het verkeer een fileknelpunt. De feitelijke gegevens over de verkeersontwikkelingen tonen aan dat de verkeersontwikkeling al sinds 2005 een trendbreuk vertoont en dat de verkeersontwikkeling dus niet conform het hoge groeiscenario verloopt en zelfs achterblijft op het lage groeiscenario. Dit wetende is het dus uiterst discutabel of er wel bereikbaarheidsproblemen ontstaan die door een NWO opgelost zouden moeten worden. De NMCA 2011 laat zien dat niet de Beneluxcorridor een groot knelpunt voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio gaat zijn, maar eerder de A15. Hier rijdt voornamelijk west-oost georiënteerd vrachtverkeer en het goederentransport vertoont in tegenstelling tot het personenautoverkeer nog wel groei. Als er dan wordt ingezet op het verbeteren van de

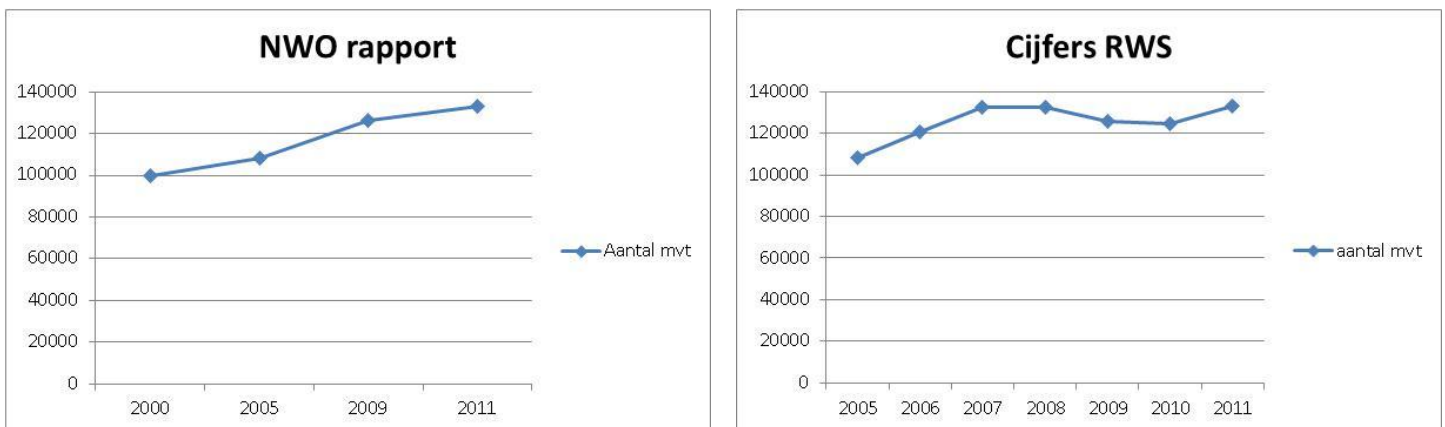
---

<sup>16</sup> Worstelen met Elverding, ROm, januari 2012

bereikbaarheid van de Rotterdamse regio, dan zou een focus op het knelpunt op de A15 meer op zijn plaats zijn in onze ogen.

Er wordt een incompleet beeld gegeven van de verkeersontwikkeling in de Beneluxtunnel

In de verkeersnota NWO wordt aangegeven dat het verkeer in Beneluxtunnel jaarlijks 2,6% groeit. Dit wordt echter gedaan door selectief te shoppen in feiten. In de verkeersnota NWO worden de cijfers van de jaren 2000, 2005 en 2009 en 2011 weergegeven waardoor er inderdaad een stijgende trend lijkt te zijn. In de rapportage van RWS met verkeersmetingen<sup>17</sup> worden ook de cijfers van de *tussenliggende* jaren van 2005 t/m 2011 weergegeven, hieruit blijkt dat de hoeveelheid verkeer in werkelijkheid geen jaarlijkse groei vertoont.



*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 2005, 2009 en 2011 komen in beide rapporten exact overeen, maar door tussenliggende jaren weg te laten, ontstaat in de NWO rapportage een totaal ander beeld.*

De effecten op robuustheid worden ten onrechte kwalitatief in plaats van kwantitatief beoordeeld

In het Plan-MER van de ontwerp structuurvisie worden de effecten op robuustheid in kwalitatieve zin beoordeeld. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden, de methode hiervoor is beschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM; onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu)<sup>18</sup>. De robuustheid neemt namelijk niet automatisch toe door het toevoegen van extra doorsnijdingen doordat de verkeerssituatie complexer kan worden waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. Om een goed beeld te krijgen op de effecten op robuustheid zou dus een kwantitatieve beoordeling plaats moeten vinden.

Er wordt ten onrechte geconcludeerd dat de WLO scenario's nog geldig zijn tbv het verkeersonderzoek

In de verkeersnota NWO wordt gesproken over de geldigheid van de WLO scenario's. Hierbij wordt aangegeven dat het CPB onderzoek hier onderzoek naar heeft gedaan. De verkeersnota vermeldt hierover het volgende:

*De conclusie uit dit rapport is dat de prognoses voor de arbeidsaanbod, de arbeidsproductiviteit en*

<sup>17</sup> Jaarboek Verkeer Rijkswegen Zuid-Holland 2010, Rijkswaterstaat, december 2011

<sup>18</sup> De betekenis van robuustheid, KiM, juli 2010

*het bruto binnenlands product zich binnen de marges van de scenario's ontwikkelen. Er is daarmee geen reden aan te nemen dat de verkeersontwikkeling dit niet doet.*

Wij vinden het veel te kort door de bocht dat hier geconcludeerd wordt dat er geen reden is om aan te nemen dat de verkeersontwikkeling zich niet binnen de marges van de scenario's zou ontwikkelen. Zoals wordt aangegeven, heeft het CPB niet onderzocht of de WLO scenario's ook voor de mobiliteitsontwikkeling nog geldig zijn<sup>19</sup>, dus hun conclusies voor andere aspecten kunnen niet automatisch doorvertaald worden naar mobiliteit. Zoals elders in deze zienswijze is aangegeven, heeft het KiM juist geconstateerd dat de groei van de mobiliteit gestagneerd is<sup>20</sup>. Hierdoor is er sprake van een trendbreuk met de prognoses van de WLO scenario's. Het KiM heeft onderzocht dat deze ontwikkeling deels te verklaren is doordat de auto aan populariteit verloren is onder jongeren. Ook in diverse andere Westerse landen is de verkeersgroei structureel gestagneerd<sup>21</sup>. Cijfers van de provincie Zuid-Holland<sup>22</sup> laten zien dat de ontwikkeling van het autoverkeer zich hier onder de bandbreedtes van de WLO scenario's bevindt. Gemeten cijfers van Rijkswaterstaat<sup>23</sup> tonen aan dat de ontwikkeling van het verkeer zich op vrijwel alle wegen rond Rotterdam is afgenomen (met uitzondering van de A15). Het PBL heeft aangegeven dat investeren in infrastructuur risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit<sup>24</sup>.

De trend van de werkelijke verkeersontwikkeling vertoont dus een andere richting dan in de prognoses. Als deze richting van de stagnatie van groei en de afname van verkeer aanhoudt, dan is het ook niet slechts een kwestie van meer tijd voordat de prognoses behaald gaan worden. Er is dus alle reden om te twijfelen aan de geldigheid van de WLO scenario's en om op zijn minst het scenario van lage groei als het meest realistische scenario te beschouwen.

#### De constatering over de autonome verkeersontwikkeling op de A15 zijn strijdig met de NMCA

Het valt ons op dat in het effectenonderzoek in het hoofdrapport Plan-MER en in het verkeersrapport NWO bij de bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex (HIC) wordt gesproken over een 'vlotte afwikkeling van het verkeer' op de A15 in 2030 in de autonome situatie. In de NMCA 2011 wordt echter aangegeven dat op de A15 zowel bij lage (RC) als hoge (GE) groei van de economie een knelpunt zal gaan vormen. Zowel in de NMCA als in het onderzoek van de NWO wordt hierbij uitgegaan van realisatie van het project A15 Maasvlakte-Vaanplein. De gegevens van beide analyses lijken ons strijdig. Dit is van belang in het kader van stellen van prioriteiten, het heeft immers weinig zin om te focussen op het verbeteren van de doorstroming in de Beneluxcorridor om de haven beter bereikbaar te maken als de A15 de bottleneck voor de bereikbaarheid vormt. De NMCA geeft aan dat de A15 een groter knelpunt vormt dan de Beneluxcorridor.

#### De Blankenburgtunnel creëert een nieuw knelpunt op de A20 waar nog geen oplossing voor is

De verkeersanalyse in het hoofdrapport Plan-MER NWO laat zien dat door aanleg van de Blankenburgtunnel de reistijdnormen op de A20 (De Lier – Kethelplein) niet gehaald gaan worden. Er wordt aangegeven dat in de planuitwerkingsfase bezien zal worden of door een aanpassing van het wegontwerp alsnog voldaan kan worden aan de normen voor reistijd voor dit traject. Tevens wordt

---

<sup>19</sup> Actualiteit WLO scenario's, CPB, mei 2012

<sup>20</sup> Mobiliteitsbalans 2012, KiM, 2012

<sup>21</sup> Zie bijvoorbeeld 'The future of driving; Seeing the back of the car', The Economist, 22 september 2012

<sup>22</sup> Informatieve presentatie over trends, Provincie Zuid-Holland, 2013

<sup>23</sup> Jaarboek Verkeer Rijkswegen Zuid-Holland 2010, Rijkswaterstaat, december 2011

<sup>24</sup> Balans voor de leefomgeving, PBL, 2012

aangegeven dat de A20 ten oosten van Kethelplein in de autonome situatie in 2030 een 'druk bereden weg' is met kans op congestie. Door de Blankenburgtunnel wordt het hier nog drukker. Wij constateren dus dat de Blankenburgtunnel een deel van het vermeende fileprobleem in de Beneluxcorridor zal gaan verplaatsen naar de A20 en dat hier nog geen oplossing voor bestaat. Dit is een zorgelijk situatie omdat een oplossing die slechts een probleem verplaatst dus geen structurele oplossing genoemd kan worden. Wij vrezen dat als blijkt dat de voorspelde toename van drukte zich hier voor gaat doen, zal gaan blijken dat een verbinding tussen de Blankenburgtunnel en de A4 tussen Delft en Schiedam en de A13/A16 de enige oplossing zal blijken te zijn. Deze zogenaamde A24 dreigt de doodsklap te geven aan het waardevolle landschap van Midden-Delfland (zie elders in deze zienswijze). In onze ogen is het onacceptabel dat het ontstaan van dit probleem op de A20 door de Blankenburgtunnel bekend is, maar er toch voor de Blankenburgtunnel gekozen wordt.

#### De analyse van verkeerseffecten van een NWO met tolheffing is te beperkt

Het doel is om op de NWO tol te gaan heffen. De verkeerseffecten van een NWO met tol zijn echter maar in zeer beperkte mate doorgerekend. De analyse van de verkeerseffecten met tolheffing is slechts gedaan voor het GE scenario en vervolgens zijn de effecten voor het RC scenario alleen met behulp van een vuistregel geschat. Juist omdat actuele cijfers over de verkeersontwikkeling laten zien dat de werkelijke verkeersontwikkeling het dichtst in de buurt komt van het RC scenario, is een fatsoenlijke analyse van de effecten van tol in dit scenario nodig om te kunnen beoordelen of een NWO in dit geval nog wel een substantieel effect heeft.

#### De constatering dat de verkeerseffecten van de Blankenburgtunnel op het Westland beperkt zullen zijn, is strijdig met de informatie uit Rotterdam Vooruit en van het College van Rijksadviseurs

In de verkeersnota NWO wordt aangegeven dat de invloed van Blankenburgtunnel op de verkeersontwikkeling in het Westland beperkt is. Dit is opmerkelijk omdat dit in strijd is met de analyse van Rotterdam Vooruit waarin geconcludeerd werd dat de Blankenburgtunnel een dusdanig sterk effect heeft op de A20 en de Veilingroute dat verbreding van de Veilingroute integraal onderdeel uit zou moeten zijn van het project om de Blankenburgtunnel effectief te maken: *"De verschuiving van verkeer door realisatie van de Blankenburgtunnel leidt tot groei van verkeer op de A20 en de Veilingroute. Zonder maatregelen op de Veilingroute zal de reistijdwinst die de Blankenburgtunnel oplevert grotendeels verloren gaan op die verbinding. Dit verband is zo groot dat verbreding van de A20 en de Veilingroute als integraal onderdeel van deze oplossing beschouwd moet worden."*

Ook het College van Rijksadviseurs heeft in hun advies over de NWO<sup>25</sup> gesteld dat bij de aanleg van de NWO het opwaarderen van de Veilingroute onvermijdelijk zal blijken te zijn voor een duurzame bereikbaarheid van de Zuidvleugel.

Als de constatering juist is dat de aanleg van de Blankenburgtunnel hand in hand moet gaan met de opwaardering van de Veilingroute, dan zou deze laatste maatregel ook meegenomen moeten worden in het effectenonderzoek van de NWO. Ook zal het meenemen van een opwaardering van de Veilingroute in het onderzoek van grote invloed zijn op het effect van de Oranjetunnel op reistijden doordat de doorstroming in het Westland hiervoor van groot belang is (zie ook elders in deze zienswijze).

---

<sup>25</sup> Brief van College van Rijksadviseurs aan vaste Kamercommissie I&M over de NWO, 23 september 2011

### De effectiviteit van de inzet van de wisselstrook in de Beneluxtunnel is te beperkt onderzocht

In het verkeersrapport NWO is in de bijlage een analyse opgenomen naar de effectiviteit van het open stellen van de reeds bestaande, maar nog nooit gebruikte tunnelbuis in de Beneluxtunnel. Wat opvalt is dat hier als uitgangspunt wordt gehanteerd dat deze wisselstrook na de Beneluxtunnel direct weer invoegt op de bestaande rijstroken van de Beneluxcorridor. Er wordt dus niet gekeken naar een oplossing waarbij de wisselstrook pas invoegt op of voorbij het Beneluxplein en het Kethelplein. Als dit wel zou zijn gedaan, zou mogelijk duidelijk worden dat een volwaardige wisselstrook in de Beneluxcorridor effectiever is dan de voorkeursoplossing van de minister (het Blankenburgtracé met tolheffing). Hiervoor moet dan wel serieus worden gekeken naar benodigde aanpassingen op het Beneluxplein en het Kethelplein en de oplossingen voor de (tunnel)technische en beheersmatige redenen om de wisselstrook tot nu toe niet open te stellen.

De Blankenburgtunnel Krabbeplass-west met tolheffing zorgt voor een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de Beneluxcorridor met 10%. De kosten bedragen echter 1,1 miljard. De openstelling van de wisselstrook leidt tot een vijfde rijstrook naast de vier reeds aanwezige rijstroken per rijrichting. Dit betekent een capaciteitstoename van +25% per rijrichting! Een volwaardige wisselstrook in de Beneluxcorridor is in de tunnel reeds aanwezig en betekent dus met name een aanpassing van het Beneluxplein en het Kethelplein. De kosten zullen waarschijnlijk beperkt kunnen blijven tot enkele tientallen miljoenen euro's.

### Problemen op het Kethelplein door een terugslageffect kunnen niet worden uitgesloten

In het verkeersonderzoek NWO is een analyse opgenomen van de gevolgen van de Blankenburgtunnel voor het Kethelplein. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het Kethelplein voldoende capaciteit heeft om de toename van verkeer als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel op te vangen. Deze analyse is echter uitgevoerd met een statisch verkeersmodel waardoor terugslageffecten niet worden meegenomen. Ook is hierin het scenario dat de volledige breedte van de A4 (2 x 3 rijstroken) in de toekomst mogelijk benut gaat worden niet doorgerekend. Het verkeersonderzoek NWO laat zien dat bij aanleg van de Blankenburgtunnel zich fileproblemen voordoen op de A20 (zie ook elders in deze zienswijze) en op de A4 tussen Delft en Schiedam. Verwacht mag worden dat de congestie van het verkeer op deze trajecten zal zorgen voor een terugslageffect op het Kethelplein. Om een fileprobleem op het Kethelplein op te lossen, zien wij weinig andere mogelijkheden dan een doortrekking van de Blankenburgtunnel richting de A4 en de A13/A16 (de zogenaamde A24). De aanleg van die weg is volgens ons absoluut onacceptabel vanwege de desastreuze effecten op het Midden-Delfland gebied. Om uit te kunnen sluiten dat een toekomstig knelpunt op het Kethelplein gaat ontstaan, zou het volgens ons nodig zijn om de effecten van de aanleg van de Blankenburgtunnel op het Kethelplein nu al met een dynamisch verkeersmodel door te rekenen.

## **Effecten op natuur, milieu, landschap en recreatie**

### Het belang van de leefomgeving is niet volwaardig meegewogen in de besluitvorming

Uit het effectenonderzoek blijkt dat zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel voldoet aan de doelstellingen van de NWO. Het effectenonderzoek toont echter ook aan dat de effecten van de Blankenburgtunnel op geluid, bodem, water, natuur, landschap, archeologie, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit en gezondheid een stuk negatiever zijn dan van de Oranjetunnel. De afweging om de Blankenburgtunnel te verkiezen boven de Oranjetunnel is volgens ons dan ook onterecht en

eenzijdig gebaseerd op financiële en economische korter termijnbelangen. Het belang van de kwaliteit van de leefomgeving heeft in deze afweging klaarblijkelijk niet volwaardig meegewogen en wij betreuren dit ten zeerste.

#### Het voorkeursbesluit voor de Blankenburgtunnel is niet genomen conform de spelregels EHS

In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt verwezen naar de spelregels EHS. Wij moeten echter helaas constateren dat de keuze voor Blankenburgtunnel Krabbeplass West niet conform deze spelregels genomen is. Deze gekozen variant heeft verreweg de grootste negatieve effecten op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) doordat deze het EHS-gebied de Rietputten doorsnijdt. Voor de EHS geldt echter het 'Nee, tenzij' regime. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Voor de Blankenburgtunnel is echter wel een reële alternatief dat geen EHS-gebieden doorsnijdt en ook aan de doelstellingen van de NWO voldoet, namelijk de Oranjetunnel. De keuze voor de Blankenburgtunnel variant Krabbeplass West is dus onterecht en onrechtmatig omdat deze niet voldoet aan de wet- en regelgeving.

#### Er wordt niet onderbouwd hoe de NWO bijdraagt aan het nationale en Europese klimaatbeleid met betrekking tot transport

In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven dat momenteel nog geen wettelijk kader voor het beperken van de CO<sub>2</sub> emissies als gevolg van het transport. Wij missen hierbij echter een verwijzing naar de Strategienota Transport van de Europese Commissie<sup>26</sup> en een toelichting hoe de NWO bijdraagt aan deze strategie.

Op 28 maart 2011 heeft de Europese Commissie de Strategienota Transport aangenomen. Hieruit wordt het voorgenomen beleid van de Europese Commissie ten aanzien van de mobiliteit in de EU vastgesteld. De White Paper zet in op een grotere mobiliteit met minder emissies. Dit wordt onder meer bereikt door een toename van het OV, vooral op de middellange afstanden boven 300 km. Daar moet zo'n 50 procent van de automobilisten gaan overstappen op het OV. Ook het goederenvervoer moet meer per spoor en water en bij de lucht- en scheepvaart moet 40% van de energie in de toekomst komen van brandstof met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot. In de steden worden rond 2050 geen auto's meer toegelaten op conventionele brandstof. Dat alles moet de emissies van transport met 60 procent terugdringen tegen het midden van de eeuw.

De effecten van dit voorgenomen Europese beleid zijn tot nu toe in de procedure op geen enkele wijze beschouwd. Nagelaten is in te zoomen op drie cruciale onderwerpen: 'modal shift'-voorstellen, prijsbeleid en beleid om alternatieve brandstoffen te gaan toepassen in transport. Er zijn immers aanwijzingen dat de 'modal shift'-voorstellen in de White Paper een effectief middel lijken om in stedelijk gebied milieuwinst te behalen zonder extra investeringen in nieuwe autowegen. Zo pleit bijvoorbeeld ook het Havenbedrijf voor een inzet op modal-shift maatregelen<sup>27</sup>.

Ook op nationaal niveau heeft klimaatbeleid in de transportsector de aandacht. Minister Schultz van Haagen van Infrastructuur en Milieu heeft aangekondigd dat haar ministerie medio 2013 met een

---

<sup>26</sup> White Paper 2011: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system

<sup>27</sup> Havenvisie 2030, Port of Rotterdam, 2011



'Routekaart Duurzame Mobiliteit' komt, die moet helpen de uitstoot van CO2 door de transportsector tot 2050 met 80% te verminderen<sup>28</sup>.

In de rapporten over de NWO staat nergens beschreven hoe de keuze voor de Blankenburgtunnel bijdraagt aan deze nationale doelstelling en aan de Europese doelen. Dit is in onze ogen een ernstige tekortkoming.

#### De effecten op landschap en weidevogelgebieden van de aansluiting van Blankenburgtunnel Krabbeplas West op de A20 zijn ten onrechte buiten beschouwing gelaten

In het hoofdrapport Plan-MER, in het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek en in het Plan-MER NWO Deelrapport effectenonderzoek bijlage C natuureffecten wordt aangegeven dat de Blankenburgtunnel, variant Krabbeplas West alleen effecten op weidevogelgebieden zou hebben in de vorm van geluid- en lichtbelasting. Deze variant heeft echter ook areaalverlies tot gevolg door de verbindingbogen tussen de Blankenburgtunnel en de A20 die door de Aalkeetbuitenpolder lopen. Dit gebied is in de bijlage met de beschrijving van natuureffecten op de kaart aangeduid als belangrijk weidevogelgebied (het gaat hier om het gebied tussen Zuidbuurt en A20 en de Krabbeplas en Maassluis). Daarom moet areaalverlies bij deze variant ook als effect genoemd worden. Tevens geldt er een compensatieplicht voor dit weidevogelgebied en moet dit dus bij de compensatieopgave vermeld worden.

Het effect van de aansluiting op de A20 is daarnaast ook ten onrechte niet als doorsnijding van het veenweidelandschap vermeld bij de effecten op het landschap in Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek.

#### Er wordt ten onrechte geconstateerd dat de Blankenburgtunnel geen knelpunten mbt luchtkwaliteit veroorzaakt

Uit het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek blijkt dat door de aanleg van de Blankenburgtunnel de normen voor luchtkwaliteit op de A20 en bij de tunnelmonden overschreden gaan worden. Omdat dit op de weg zelf is cq het publiek hier geen toegang toe heeft, wordt dit echter niet als probleem gezien en wordt geconcludeerd dat er geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt. In onze ogen is dit een verkeerde conclusie. Er loopt een parallelweg direct langs de A20 waar fietsers en wandelaars gebruik van maken. Het lijkt ons zeer aannemelijk dat als de normen voor luchtkwaliteit op de A20 niet behaald worden, dit ook voor de parallelweg zal gelden. Er is dus wel degelijk sprake van een knelpunt op het gebied van luchtkwaliteit bij aanleg van de Blankenburgtunnel.

#### De geluidseffecten van de Blankenburgtunnel tasten de kwaliteit van de Aalkeetpolder ernstig aan

In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek worden de geluidseffecten van de alternatieven besproken. Wij vinden het zeer zorgelijk dat de geluidsbelasting als gevolg van de Blankenburgtunnel zo groot is dat in Rozenburg de voorkeurswaarde van 50 dB niet gehaald kan worden en dat ook in de Aalkeetpolder de geluidsbelasting na het nemen van maatregelen nog tussen de 50 en 60 dB blijft. De Aalkeetpolder ontleent zijn kwaliteit juist aan het open en weidse karakter en de stilte die hierbij hoort. Deze stilte wordt al negatief beïnvloed door het verkeer op de A20 en de industrie langs de Nieuwe Waterweg en een verdere toename van geluidsoverlast dient dan ook voorkomen te worden. Een dussdanige geluidsbelasting dat de voorkeurswaarden voor

---

<sup>28</sup> Speech van Melanie Schultz van Haegen, bij de conferentie 'Keep Moving towards Sustainable Mobility', Rotterdam, 10 Oktober 2012

woningen niet gehaald gaan worden is zeer schadelijk voor de kwaliteit van dit gebied en zal ook de weidevogels die hier broeden negatief beïnvloeden. Hierbij willen wij ook opmerken dat het alternatief van de Blankenburgtunnel, de Oranjetunnel, juist zorgt voor een netto vermindering van de geluidsoverlast en ook aan de bereikbaarheidsdoelstellingen voldoet.

## Het alternatief Oranjetunnel

De Oranjetunnel is te beperkt onderzocht waardoor de potentiële baten van deze weg onderbelicht blijven

Uit de Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, blijkt dat de baten-kosten ratio van de Blankenburgtunnel gunstiger uitpakt dan die van de Oranjetunnel. Enerzijds komt dit doordat de investeringskosten van de Oranjetunnel groter zijn dan die van de Blankenburgtunnel en anderzijds zijn de baten van de Blankenburgtunnel groter dan die van de Oranjetunnel. Deze baten worden voornamelijk bepaald door de reistijdwinst.

In het onderzoek naar ruimtelijke economische effecten van de NWO (REES) wordt meer inzicht gegeven in de effecten van beide alternatieven op reistijdwinst. De REES geeft de reistijdwinst aan voor de verkeerstromen per bestemmings- of vertreklocatie uitgesplitst in zakelijk, woon-werk en vrachtverkeer. Hieruit blijkt dat een groot deel van het verkeer Den Haag als bestemming heeft (en dus ook als herkomst). Wanneer in de REES gekeken wordt naar de effecten op reistijd van en naar deze bestemmingen van de NWO alternatieven, dan valt op dat hier geen grote verschillen in zitten. Voor de economische baten van de NWO zijn zowel het effect op de gemiddelde reistijd van belang als het aantal ritten waarop dit effect van toepassing is. Dit in overweging nemende, blijkt dat de baten van de Oranjetunnel voornamelijk tegen vallen doordat deze een klein negatief effect heeft op verkeer met bestemming Den Haag. Doordat het hier om een enorme verkeersstroom gaat, is het verlies aan baten groot.

De REES geeft geen inzicht in welk verkeer met bestemming Den Haag precies negatief beïnvloed wordt door de Oranjetunnel, maar logischerwijs betreft dit voornamelijk het verkeer tussen Westerlee en Ypenburg (via de Veilingroute). Het verkeersonderzoek laat immers zien dat de Oranjetunnel tot een grote toename in voertuigverliestijd op dit traject leidt.

Het opwaarderen van de Veilingroute (A54) zou daarom bij een keuze voor de Oranjetunnel wellicht het negatieve effect van de Oranjetunnel op de reistijd van het verkeer met bestemming Den Haag te niet doen en zelfs doen kantelen richting een positief effect op de reistijd. Hiermee zouden de baten van de Oranjetunnel dus vele malen groter kunnen zijn.

In het verkeersonderzoek van de NWO is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar het 'versterken van de verbinding A4-A20 via het Westland'. Hierin is onderzocht wat de effecten zijn van de NWO varianten in combinatie met een opwaardering van de capaciteit van de verbinding A4-A20 via het Westland. De effecten hiervan worden weergegeven in vorm van verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling van een aantal wegvakken en er wordt geconcludeerd dat een grotere capaciteit van de verbinding tussen de A4 en de A20 de conclusies tav het doelbereik niet verandert. Er wordt

dus geen inzicht gegeven in de effecten op reistijden (waar de normen voor bereikbaarheid uit het Rijksbeleid op gebaseerd zijn) en op de kosten en baten van de NWO varianten.

De NWO rapporten geven dus geen inzicht in de effecten van een NWO in combinatie met een A54 (opgevaardeerde Veilingroute) op reistijd. De beperkte baten van de Oranjetunnel worden voornamelijk veroorzaakt door een negatief effect op de grote verkeersstroom met bestemming Den Haag. Hier zou juist een opgevaardeerde Veilingroute een gunstig effect op kunnen hebben waardoor de baten van de Oranjetunnel dus groter worden. Het potentieel van een Oranjetunnel in combinatie met een A54 is daarmee onvolledig in beeld gebracht terwijl er duidelijk aanwijzingen zijn dat deze combinatie van wegen gunstige effecten kunnen hebben op de bereikbaarheid van de hele regio. Een integraal onderzoek zou hier inzicht in moeten geven. Bovendien wordt in het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit aangegeven dat opwaardering van de Veilingroute hoe dan ook noodzakelijk zou zijn bij de aanleg van de NWO, dus een gedegen en volledige analyse van de effecten hiervan achten wij noodzakelijk.

## Analyse van kosten en baten (MKBA)

Totaalsaldo van de MKBA van de Blankenburgtunnel is negatief bij lage economische groei

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

RC scenario	Blankenburgtracé
	Krabbepas West
<b>Omgevingseffecten (a)</b>	
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 Krabbepas 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 Krabbepas West bij lage economische groei wordt gekeken, is er dus geen sprake van een

gunstige verhouding tussen baten en kosten. Dit zou volgens ons reden moeten zijn om niet voor de aanleg van de Blankenburgtunnel Krabbeplass West te kiezen.

#### Er ontbreken aspecten in de 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<sup>29</sup> 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 en de functie als Rijksbufferzone. Deze reconstructie heeft het Rijk alleen al zeker 200 miljoen euro gekost<sup>30</sup>. 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.

De ontbrekende aspecten zouden volgens ons meegenomen moeten worden in de MKBA om een volledig beeld van de maatschappelijke kosten en baten te krijgen.

#### Het is twijfelachtig of de welvaartseffecten reiskosten correct zijn berekend

In het MKBA rapport wordt aangegeven dat de welvaartseffecten reiskosten van de NWO grofweg tussen de 100 en 200 miljoen euro liggen (afhankelijk van het groeiscenario en het alternatief en de variant van de NWO). De welvaartseffecten reiskosten zijn als volgt gedefinieerd:

*Naast reistijdbaten ervaren het personenvervoer en vrachtvervoer ook baten in de vorm van lagere reiskosten. Omdat het totaal aantal gereden kilometers (met name bij het vrachtverkeer) afneemt, nemen ook de accijnsinkomsten van de overheid af. Per saldo is het welvaartseffect op de reiskosten positief voor beide alternatieven.*

De welvaartseffecten reiskosten hangen dus sterk samen met het totale netto brandstofverbruik. Het is in onze ogen opmerkelijk dat het resultaat van de berekening zulke grote baten oplevert. Als het namelijk gaat om CO<sub>2</sub> uitstoot van het transport (dat ook sterk samenhangt met het brandstofverbruik) is het totale netto resultaat namelijk bijna neutraal. In het Plan-MER wordt hierover geschreven:

*Het verschil in de totale emissie van CO<sub>2</sub> in 2030 tussen de referentiesituatie en de beide alternatieven is ongeveer 1%. Hoewel de verkeersprestatie in de situatie met Nieuwe Westelijke Oeververbinding iets groter is dan in de referentiesituatie, neemt het aandeel vrachtverkeer af. Dit leidt er toe dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot in een situatie met een Nieuwe Westelijke Oeververbinding niet hoger is dan in de referentiesituatie.*

---

<sup>29</sup> De schaarste voorbij, Triple E, 2012

<sup>30</sup> De institutionele economie van het metropolitane groen in Midden-Delfland, Van Rij, 2006

Wij twijfelen er dus sterk aan of het welvaartseffect reiskosten wel juist berekend is. Dit is lastig te controleren omdat een achterliggende berekening volledig ontbreekt in het MKBA rapport. Wij twijfelen extra aan de juistheid van de berekening omdat de welvaartseffecten reiskosten in een concept MKBA rapport uit november 2011 nog resulteerden in vrijwel neutrale baten, namelijk – 3 miljoen euro. Aan de overige getallen uit de MKBA is tussen dat concept rapport en het nu voorliggende rapport vrijwel niets veranderd, terwijl op dit aspect dus een zeer grote verandering van meer dan 100 miljoen euro is waar te nemen. Extra opvallend is dat door deze grote verandering de kosten-baten ratio van Blankenburgtunnel Krabbeplass West in het RC scenario (zonder tol) exact op 1,0 uitkomt, terwijl dit in het concept rapport van november 2011 nog op 0,8 uitkwam. In onze ogen is een onderbouwing van de berekening van het welvaartseffect reiskosten noodzakelijk omdat op dit aspect baten van 100 tot 200 miljoen euro erg onwaarschijnlijk lijken te zijn.

#### In de verschillende rapporten wordt van verschillende investeringskosten uitgegaan

Het valt ons op dat in het MKBA rapport met lagere investeringskosten wordt gerekend dan elders in de rapporten (bijvoorbeeld het hoofdrapport Plan-MER) worden weergegeven. In het MKBA rapport wordt bijvoorbeeld uitgegaan van 856 miljoen euro voor de Blankenburgtunnel Krabbeplass West, terwijl in het hoofdrapport Plan-MER wordt aangegeven dat de investeringskosten 1 miljard euro bedragen en in het effectrapport landtunnel wordt een kostenindicatie van 1,1 miljard euro aangegeven. In dit laatste rapport wordt aangegeven dat de baten-kostenratio bij lage economische groei met tolheffing 0,9 bedragen. Er is dus geen sprake van een positieve MKBA, terwijl er in het MKBA rapport wel wordt aangegeven dat Blankenburgtunnel Krabbeplass West met tolheffing in het RC scenario een positieve MKBA score heeft. Er wordt dus een onjuist en te positief beeld van de baten-kosten ratio weergegeven in het MKBA rapport.

In het MKBA rapport wordt weliswaar aangegeven dat de kosten hier afwijken van de kostenraming prijspeil 2011 omdat ze ‘netto contact’ zijn gemaakt ten behoeve van de MKBA, maar is hier zeker een nadere toelichting nodig aangaande de aannames die hier gedaan zijn omdat het verschil zeer groot is.

#### Uitstel van investeringen in de NWO levert geld op

Het PBL heeft onlangs gewaarschuwd dat investeren in infrastructuur risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit<sup>31</sup>. De MKBA van de NWO laat zien dat de baten/kosten ratio van de NWO gunstiger wordt bij vijf jaar uitstel van de investeringen. Als de NWO niet nodig blijkt te zijn kan ruim een miljard euro bespaard worden en als toch geconcludeerd wordt dat een NWO nodig en wenselijk zou zijn, dan vergroten de baten door uitstel volgens de rapporten van het ministerie. Uitstel lijkt dus geen economische nadelen te hebben. Volgens ons zou er pas op de plaats moeten worden gemaakt waarmee hoe dan ook geld gespaard wordt.

## **Regionale economische effecten (REES)**

#### Het effect van de NWO op werkgelegenheid is minimaal

In de MKBA wordt aangegeven dat door de aanleg van de NWO in 2020 circa 20 banen worden gecreëerd en dat dit aantal in 2040 oploopt tot circa 45 banen. In de studie naar regionale economische effecten (REES) wordt aangegeven dat als gevolg van de regionale economische

---

<sup>31</sup> Balans voor de Leefomgeving, PBL, 2012

ontwikkeling 500 arbeidsplaatsen ontstaan (GE scenario). Het Economische Instituut voor de Bouw heeft aangegeven dat voor infrastructuurprojecten in zijn algemeenheid geldt dat een investering van 100 miljoen euro in bouwprojecten 600 manjaren oplevert<sup>32</sup>. De NS berekent voor een investering van 1 miljard euro in spoorinfrastructuur 10.000 banen (en in de zorg en in het onderwijs liggen de werkgelegenheidseffecten nog hoger). Op basis van deze informatie kan dus geconcludeerd worden dat de werkgelegenheidseffecten van de NWO die meer dan een miljard euro kost) vele malen lager zijn dan die van een gemiddeld infrastructuurproject. Wij zijn van mening dat op zijn minst een toelichting noodzakelijk is waarom in tijden van grote en oplopende werkloosheid toch wordt gekozen voor een zeer groot infrastructuurproject dat zowel in relatieve als absolute zin slechts een zeer minimale bijdrage levert aan de werkgelegenheid.

#### In het onderzoek naar regionale economische effecten is geen rekening gehouden met tolheffing

In de Regionale Economische Effectenstudie (REES) wordt niet aangegeven in hoeverre de geanalyseerde regionale economische effecten veranderen bij tolheffing op de NWO. In de besluitvorming over de NWO is uitgegaan van een tologave. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat tolheffing aanzienlijke invloed heeft op de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de NWO. Dit zal dus ook van invloed zijn op de regionale economische effecten wat volgens ons een nadere analyse op dit punt van tolheffing op de NWO noodzakelijk maakt.

### **Overige (detail)opmerkingen**

#### Ook met een landtunnel worden natuur en landschap ernstig aangetast

De Blankenburgtunnel zorgt voor een grote aantasting van natuur en landschap doordat deze door het kwetsbare Midden-Delflandgebied loopt. Deze aantasting is met name groot waar de weg op de noordoever van de Nieuwe Waterweg verlaat en bij de aansluiting op de A20. Maar ook op het deel van het tracé waar de weg in een landtunnel gepland is (dit deel betreft ongeveer 25% van het tracé op de noordoever), blijft de aantasting nog groot. In het effectrapport landtunnel wordt aangegeven dat de overkluizing over de verdiepte ligging van de weg tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt een tot twee meter boven maaiveld uit zal steken. Dit is in onze ogen zeer teleurstellend omdat de weg zo alsnog een grote impact zal hebben op het open slagenlandschap in dit gebied. Een metershoog talud past slecht in dit landschap en van een acceptabele inpassing is dus ook met landtunnel op dit traject geen sprake. Wij zijn van mening dat het noodzakelijk is dat het ontwerp van de weg dusdanig wordt aangepast dat de overkluizing op zijn minst op maaiveldhoogte uitkomt. Al zijn wij tevens van mening dat een nog beter inpassing verkregen kan worden door gebruik te maken van een boortechniek zodat het landschap ook bij aanleg onaangeroerd kan blijven en de aantasting van het hele Midden-Delflandgebied zo klein mogelijk blijft.

#### De effecten op landschapsstructuren, karakteristiek van het gebied en belevingswaarde van de Blankenburgtunnel Krabbeplass West met landtunnel zijn te sterk onderschat

De effecten van de Blankenburgtunnel Krabbeplass West met landtunnel op de landschapsstructuren, karakteristiek van het gebied en belevingswaarde worden in het effectrapport landtunnel beoordeeld met de score '0/-'. Wij zijn van mening dat deze score een veel te positief is. Door de Blankenburgtunnel doorkruist een zesbaanssnelweg op hoogte natuurgebied de Rietputten, zal een metershoog talud verrijzen tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt en wordt er in de Krabbeplass en de

---

<sup>32</sup> Effecten van bezuinigingen in de infrastructuur, Economisch Instituut voor de Bouw, mei 2012

Aalkeetbuitenpolder een verkeersplein gecreëerd met vier verbindingbogen op maaiveld en twee verdiept. Naast deze fysieke effecten zal ook de geluidsoverlast zijn impact hebben op het gebied. Wij zijn van mening dat de Blankenburgtunnel ook met landtunnel nog steeds zeer grote negatieve effecten heeft op landschapsstructuren, de karakteristiek van het gebied en belevingswaarde en dus op deze aspecten een score van ‘- -’ zou moeten krijgen. Het is niet voor niks dat gezaghebbende landschapsarchitecten als Adriaan Geuze<sup>33</sup> en Eric Luiten<sup>34</sup> zich vernietigend hebben uitgesproken over de Blankenburgtunnel.

#### De visies en ambities die ten grondslag lagen aan de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit zijn niet meer terug te herkennen in de verdere besluitvorming

Aan de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit liggen een aantal ambities en visie ten grondslag. Wij onderschrijven hierin in het bijzonder het belang van het verbeteren van de ‘quality of life’ in de stad door het creëren van een prettige leefomgeving en een goed voorzieningenniveau, het versterken en beschermen van het groen om de stad waarbij nieuwe ruimteclaims op het landschap moeten worden beperkt en duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij wordt ingezet op de pijlers people, planet en profit. Wij betreuren het echter dat in de verkenning weinig overblijft van de integraliteit van de benadering. De probleemanalyse Rotterdam Vooruit richt zich sectoraal op bereikbaarheid en van de ambities op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving is hierin niets meer terug te vinden.

#### Het studiegebied van de MIRT verkenning sluit niet aan bij de kernkwesties

Het studiegebied voor de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit wordt in de ontwerp structuurvisie benoemd en omvat de gemeenten die deel uitmaken van de stadsregio Rotterdam, de Drechtsteden en de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Zuidplas, Korendijk, Oud-Beijerland, Binnenmaas, Cromstrijen en Strijen. Wij merken echter op dat deze scope beperkter is dan het gebied waarop twee van de drie benoemde kernkwesties betrekking hebben, namelijk World Ports en Metropoolregio Den Haag Rotterdam. In onze ogen is de geografische scope dan ook te beperkt om tot een goede ruimtelijke en integrale bereikbaarheidsanalyse te kunnen komen.

#### De methode van effectbepaling tav behoud groene omgeving is te beperkt

In het Plan-MER MIRT verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar wordt in het beoordelingskader aangegeven dat voor het criterium ‘Behoud groene omgeving (natuur, landschap en cultuurhistorie)’ de methode ‘toets op gevolgen Natura 2000’ wordt gehanteerd. In onze ogen is deze methode te beperkt omdat hierin de effecten op landschappelijke en cultuurhistorisch waarden en natuurwaarden die niet tot de internationale doelen behoren buiten de boot vallen.

#### De onderbouwing van de probleemstelling vertoont gebreken

In de probleemstelling wordt in het hoofdrapport Plan-MER NWO en de verkeersnota NWO deels op basis van (voorspelde) I/C verhoudingen aangegeven dat de Beneluxcorridor een fileknelpunt zal zijn. In het mobiliteitsbeleid van het Rijk is echter opgenomen dat knelpunten bepaald worden op basis van de reistijdfactor op de trajecten uit de nota mobiliteit (NoMo). De I/C verhoudingen vormen dus geen goede onderbouwing van de probleemstelling. Wanneer alleen wordt gekeken naar de reistijdfactor op de NoMo trajecten, dan valt op dat in het lage groeiscenario (RC) dat het beste aansluit bij de werkelijk verkeersontwikkeling er geen probleem gaat ontstaan in de Beneluxcorridor.

---

<sup>33</sup> Inbreng rondetafelgesprek Tweede Kamer 29 september 2011

<sup>34</sup> Beloofde landschappen... in woord, Eric Luiten, 14 december 2012

Als dit probleem zich niet voor gaat doen, dan zal een NWO dus ook niets oplossen. Wij vinden het dan ook storend dat de situatie in het RC scenario slechts in de tabellen vermeld wordt en dat in de tekst waarin de probleemstelling beschreven wordt slechts wordt uitgegaan van het GE scenario. De tekst zou duidelijk moeten vermelden dat wanneer het verkeer niet sterk groeit er geen fileknelpunt in de Beneluxcorridor zal ontstaan.

Ook valt het ons op dat de A13/A16 buiten beschouwing wordt gelaten in de probleemstelling van het Plan-MER NWO, terwijl deze weg van grote invloed is op de ruit rond Rotterdam.

#### De beschrijving van de effecten op het landschap is te beperkt

Bij de beschrijving van de effecten op het landschap in het hoofdrapport Plan-MER NWO missen wij dat de Blankenburgtunnel varianten Middendoor en Krabbeplass West het cultuurhistorische slagenlandschap aantasten. Hoewel wordt aangegeven dat deze varianten negatieve effecten op het open landschap, zijn wij van mening dat hier duidelijk aangegeven moet worden dat het om een (cultuurhistorisch) bijzonder slagenlandschap gaat. Ook missen wij hier een beschrijving van het effect van de Blankenburgtunnel op het Midden-Delfland gebied als geheel. Juist het gebied tussen Vlaardingen, Maassluis, de A20 en de Nieuwe Waterweg (het tracégebied van de Blankenburgtunnel dus) heeft een grote toegevoegde waarde voor het Midden-Delflandgebied als geheel doordat dit de enige locatie is waar Midden-Delfland doorloopt tot aan de Nieuwe Waterweg. Een aantasting van dit gebied heeft dus niet alleen een lokaal effect, maar heeft ook een negatieve invloed op het gehele Midden-Delfland gebied.

#### De Blankenburgtunnel veroorzaakt een knelpunt op Voorne Putten

Het verkeersrapport NWO geeft aan dat door de aanleg van de Blankenburgtunnel op het traject N57 Nieuweweg – Groene Kruisweg (N218) structurele files gaan ontstaan. Er wordt niet aangegeven hoe deze files opgelost gaan worden. In onze ogen is dit een tekortkoming in het onderzoek omdat nu onbekend blijft wat de effecten zullen zijn van een oplossing die hier mogelijk later voor ontwikkeld wordt.

#### Het studiegebied voor de effecten op luchtkwaliteit is te beperkt

In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven dat het studiegebied lucht van de Blankenburgverbinding wat de A20 betreft loopt tot het Kethelplein. In onze ogen zou dit op zijn minst *tot en met* het Kethelplein moeten zijn. Op het Kethelplein zal door aanleg van de Blankenburgtunnel de hoeveelheid verkeer toenemen en juist hier kunnen problemen met de luchtkwaliteit verwacht worden vanwege de grote hoeveelheid verkeer en de woningen die dicht op het verkeersknooppunt staan.

#### De compensatieopgave EHS staat foutief vermeld en is te beperkt

In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten staat aangegeven dat voor Blankenburgtunnel Krabbeplass West de compensatieopgave EHS 5-1 ha bedraagt. Hier lijkt sprake te zijn van een typefout, want in het concept rapport over natuureffecten van maart 2012 was nog sprake van een compensatieopgave van 5-14 hectare bij Blankenburgtunnel variant Krabbeplass West. Daarnaast zal er hoe dan ook meer EHS gebied verloren gaan dan de 5 ha die als ondergrens voor de compensatieopgave wordt aangegeven. Doordat de Blankenburgtunnel variant Krabbeplass West EHS-gebied de Rietputten dwars doorsnijdt zal er sprake zijn van extra kwaliteitsverlies en moet de resterende noordwesthoek feitelijk als compleet verloren worden beschouwd. Daarbovenop komt dan nog de grote geluidsverstoring die tot extra compensatie eisen leidt.



#### De effecten van verstoring door geluid op weidevogelgebied zijn onderschat

In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten staan de effecten van verstoring door geluid op weidevogelgebied beschreven. Deze effecten zijn echter onderschat doordat er niet uit is gegaan van het aanhouden van een zone van 500 meter waarin ten gevolge van extra geluidsbelasting ecologisch effect optreedt op aangrenzend weidevogelgebied, in de vorm van lagere dichtheden aan broedparen weidevogels. En ook buiten de zone van 500 meter kunnen mogelijk ook nog effecten optreden. Het wel aanhouden van dit uitgangspunt zou leiden tot een groter gebied dat significant geluidsbeïnvloed wordt. In de conceptrapporten van het effectenonderzoek NWO van maart 2012 werd wel uitgegaan van deze grotere zone van significante beïnvloeding.

#### Er wordt verwezen naar niet meer vigerend provinciaal bodembeleid

In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven wat de relevante wetgeving en beleid is ten aanzien van de bodem. Hier wordt echter naar inmiddels niet meer vigerend provinciaal bodembeleid verwezen. In februari 2013 is in de Provincie Zuid-Holland de beleidsvisie Bodem en Ondergrond vastgesteld. In de beschrijving van het bodembeleid zou dan ook naar deze beleidsvisie verwezen moeten worden.

#### De wijze waarop watergangen verbonden gaan worden krijgt te weinig aandacht bij de beschrijving van de landschapseffecten

In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven dat de watergangen in de Zuidbuurt na aanleg van de Blankenburgtunnel verbonden zullen worden via een sifon. Dit zal naast de Blankenburgtunnel zelf nog een extra negatief effect hebben op het landschap doordat de watergangen hier een belangrijk onderdeel van zijn en op de natuur vanwege de barrièrewerking voor aquatische soorten. Deze aspecten zouden nadrukkelijker terug moeten komen bij de beschrijving van de effecten op het landschap en natuur en niet alleen bij het aspect water.

#### Negatieve effect door een toename van de stikstofdepositie op de Vlietlanden kunnen niet worden uitgesloten

In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven dat de stikstofdepositie op natuurgebied Vlietlanden toe zal gaan nemen:

*Het EHS-gebied De Vlietlanden ligt ten noorden van de A20, in de omgeving van de Blankenburgverbinding. Hier ligt de achtergronddepositie rond de kritische depositiewaarde van de meest gevoelige vegetatie. Dit gebied wordt beheerd met begrazing. Daarom zal de (zeer geringe) extra depositie niet leiden tot effecten.*

Deze conclusie is volgens ons onterecht. In de Vlietlanden komt een veenmosrietland vegetatie voor en deze heeft een lage kritische depositiewaarde. Deze veenmosrietland vegetatie wordt niet begraasd door schapen. Hierdoor kan niet uitgesloten worden dat een extra depositie niet leidt tot negatieve effecten op dit veenmosrietland. Nader onderzoek hiernaar is dus noodzakelijk.

#### Effecten op de boezemlandjes bij de Zuidbuurt worden ten onrechte buiten beschouwing gelaten

Langs de Zuidbuurt liggen boezemlandjes met bijzondere natuurwaarden. De effecten hierop worden ten onrechte niet geschreven in het effectenonderzoek. Om een volledige beeld te krijgen van de effecten van de NWO op natuur, moeten de effecten op de boezemlandjes bij de Zuidbuurt beschreven worden.

#### Het slagenlandschap staat ten onrechte niet aangeduid als hoge landschappelijke waarde

In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage A kaarten staat op de kaart met landschappelijk waarden

in het tracégebied van de Blankenburgtunnel het open slagenlandschap tussen de spoorlijn en de A20 niet aangeduid als een gebied met hoge landschappelijke waarden. Slechts de Zuidbuurt zelf staat aangeduid als landschappelijke waarde, maar wij zijn van mening dat het noodzakelijk is dat ook het slagenlandschap wordt aangeduid als hoge landschappelijke waarde.

#### De Blankenburgtunnel Krabbepas West leidt zeker tot verlies aan groeiplaatsen van hogere planten

In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten staat aangegeven dat Blankenburgtunnel Krabbepas West mogelijk leidt tot verlies aan groeiplaatsen hogere planten. Dit 'mogelijk' kan hier achterwege blijven, want het is zeker dat het geplande tracé de Maassluise Dijk zal doorkruisen op een plek waar kievitbloemen groeien.

#### De effecten van de Blankenburgtunnel op de fourageerroute van de lepelaar zijn ten onrechte buiten beschouwing gelaten

In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten wordt aangegeven dat de NWO geen negatieve effecten zal hebben op de lepelaars die in Voornes Duin broeden. Deze lepelaars fourageren echter in Midden-Delfland en gebruiken het tracégebied van de Blankenburgtunnel als corridor op hun route tussen Voorne en Midden-Delfland. De effecten van de Blankenburgtunnel op de corridorfunctie van dit gebied voor de lepelaar zijn in het effectenonderzoek ten onrechte buiten beschouwing gebleven.

#### De ritten en gemiddelde triptijd vrachtverkeer zijn verkeerd weergegeven in de REES

In de Regionale Economische Effectenstudie (REES) wordt een overzicht gegeven van het aantal ritten en de gemiddelde triptijd met en zonder NWO van en naar bestemmingen in de regio. Deze cijfers lijken echter onjuist te zijn omdat deze volkomen identiek zijn aan de cijfers van het woon-werk verkeer. Deze fout moet hersteld worden omdat nu onduidelijk of de conclusies die in deze studie over het vrachtverkeer getrokken worden wel correct zijn.

#### De relatieve verandering in reistijd van het zakelijke verkeer ontbreekt in de REES

In de Regionale Economische Effectenstudie (REES) wordt in figuren aangegeven wat de relatieve verandering in reistijd naar bestemmingen is door aanleg van de NWO voor het woon-werk verkeer en het vrachtverkeer. Het is onduidelijk waarom dit overzicht niet ook voor het zakelijk verkeer is weergegeven. Wij zijn van mening dat dit een tekortkoming is en dat de relatieve verandering in reistijd naar bestemming voor het zakelijk verkeer alsnog opgenomen dient te worden.

#### De meeste actuele monitoringsgegevens van de Rietputten e.o. dienen gebruikt te worden

In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten wordt onder andere gerefereerd aan de monitoringsverslagen flora en fauna die door de heer Batenburg zijn opgesteld van het Volksbos Lickebaert, de Rietputten en omgeving. Wij ondersteunen het benutten van dit uitgebreide en degelijke monitoringsverslag omdat hierdoor een zo compleet mogelijk beeld ontstaat van de natuureffecten in dit gebied. In het rapport natuureffecten wordt nu echter niet verwezen naar de meest recente versie van dit monitoringsverslag (2010-2012) terwijl dit meest recente verslag volgens ons wel betrokken zou moeten worden bij het effectenonderzoek.

## Conclusie

Concluderend zijn wij dus van mening zijn dat zowel het ontwerp-besluit met betrekking tot afspraken over oplossingen voor knelpunten binnen het netwerk van de regio Rotterdam (vastgelegd in BO-MIRT afspraken, periode 2009 - 2010) als de ontwerpvoorkeursbeslissing voor de eerste voorziene stap, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO; vastgelegd in MIRT afspraken, periode 2010-2011) niet op een zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen (zowel inhoudelijk als procesmatig). Deze ontwerp-besluiten zouden dus heroverwogen moeten worden. In deze heroverweging zal gebruik gemaakt moeten worden van actuele gegevens en inzichten over de verkeersontwikkeling en zal een integrale doelstelling moeten worden geformuleerd waarin zowel het verbeteren van bereikbaarheid als het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving centraal staan.

Wij willen u verzoeken om bij het vaststellen om bij de definitieve Ontwerp-Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding' en de bijbehorende twee Plan-MER'en met onze zienswijze rekening te houden. Voor meer informatie of vragen naar aanleiding van deze zienswijze kunt u contact opnemen met Susanne Kuijpers, tel. 06-45244758 email [s.kuijpers@milieufederatie.nl](mailto:s.kuijpers@milieufederatie.nl) of Toine Cooijmans, tel. 06-13890776 email [t.cooijmans@natuurmonumenten.nl](mailto:t.cooijmans@natuurmonumenten.nl)

Hoogachtend,

Namens onderstaande organisaties,

Alex Ouwehand, directeur Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Natuurmonumenten



Milieudefensie



Actiecomité Blankenburgtunnel Nee



Stichting Groeiend Verzet



Midden-Delfland Vereniging



KNNV Afdeling Delfland



KNNV Afdeling Waterweg-Noord

Zuidbuurtvereniging Vlaardingen/Maassluis

Vereniging van Huiseigenaren 'Woonpark  
Boonervliet'

Schriftelijke correspondentie nav deze gezamenlijke zienswijze kunt u richten aan:

Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland  
Bezuidenhoutseweg 50  
2594 AW Den Haag