



Aan de leden van de vaste
Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu

Datum 13 november 2013
Behandeld door Krijn Jan Provoost
Doorkiesnummer --

Geachte leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu,

Op 5 november jl. heeft minister Schultz van Haegen u de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (hierna structuurvisie genoemd) aangeboden. In deze structuurvisie is de keuze voor de Blankenburgtunnel opgenomen. De Blankenburgtunnel kost 1,1 miljard euro en betekent een zware aantasting van het oer Hollandse landschap van Midden-Delfland, een groene long voor 2 miljoen stedelingen. De weerstand tegen de Blankenburgtunnel is groot, getuige onder andere de 34.000 handtekeningen en 2400 officiële zienswijzen hiertegen.

Tijdens het MIRT debat op 25 november aanstaande zult u in de gelegenheid zijn om al dan niet in te stemmen met vaststelling van deze structuurvisie. Volgens ons zijn er nieuwe zwaarwegende argumenten om nu niet met vaststelling van de structuurvisie in te stemmen. Wij zullen deze hieronder toelichten:

- **De doelstelling van het project NWO lijkt te verschuiven , dit werpt een nieuw licht op uw eerdere besluitvorming**
De keuze voor de Blankenburgtunnel ten opzichte van de Oranjetunnel is met name gebaseerd op het feit dat deze weg de Beneluxcorridor in grotere mate ontlast¹. Zoals we hieronder zullen aangeven , is het vermeende toekomstige fileknelpunt in de Beneluxcorridor echter achterhaald door de opgetreden trendbreuk in verkeersontwikkeling. In de aanbiedingsbrief van de structuurvisie², schrijft de minister echter:
Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten, ook bij een lage economische ontwikkeling. Specifiek Rotterdamse problemen hierbij zijn het beperkte aantal oeververbindingen en de kwetsbare ontsluiting van de Rotterdamse haven.

¹ Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Ministerie I&M, november 2013

² Brief aan de Tweede Kamer van november 2013 met kenmerk IENM/BSK-2013/247772

Wij onderschrijven dat het beperkte aantal oeververbinding en de kwetsbare ontsluiting van de Rotterdamse haven inderdaad eerder een probleem zijn dan veronderstelde files in de Beneluxcorridor. Een nieuwe oeververbinding maakt het netwerk ook inderdaad robuuster, maar als het vergroten van de robuustheid van het netwerk nu blijkbaar het voornaamste doel wordt, dan werpt dit een nieuw licht op uw besluitvorming vorig jaar bij het AO over het voorkeursbesluit van de minister en dan zou uit een zoektocht naar de juiste oplossingsrichting niet de Blankenburgtunnel als winnaar uit de bus komen, maar de Oranjetunnel. Het College van Rijksadviseurs³ en de ANWB gaven dan ook eerder al aan om deze reden een voorkeur te hebben voor de Oranjetunnel. De Oranjetunnel scoort weliswaar financieel minder gunstig, maar als dit alternatief nu beter aan de doelstelling lijkt te voldoen, dan kan dit economisch wel gunstiger uitpakken. Bovendien wordt het verschil in investeringskosten tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel steeds kleiner doordat de regio hoge eisen stelt aan de inpassing van de Blankenburgtunnel in het kwetsbare Midden-Delfland.

- **Nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel worden onderbouwd met achterhaalde gegevens over de verkeersontwikkeling**

In de probleemanalyse die ten grondslag ligt aan de structuurvisie, is uitgegaan van hoge verkeersgroei⁴. Daardoor is ten onrechte de Beneluxcorridor benoemd als voornaamste toekomstige fileknelpunt (de Blankenburgtunnel zou juist hiervoor een oplossing moet vormen). De verkeersgroei is namelijk sinds 2005 (dus onafhankelijke van de economische crisis) gestagneerd⁵. Op basis van de actuele inzichten in de verkeersontwikkeling is het dus onwaarschijnlijk dat de Beneluxcorridor daadwerkelijk een fileknelpunt van betekenis zal zijn. Dit hebben wij in onze zienswijze op de ontwerp-structuurvisie aan de orde gesteld. De minister wijst deze kritiek echter in de nota van antwoord van de hand door te verwijzen naar een CPB notitie⁶ die stelt dat de scenario's die gebruikt zijn voor het berekenen van de effectbepaling (de WLO scenario's) nog houdbaar zijn. Maar deze notitie heeft echter slechts betrekking op enkele sociaal economische aspecten uit de WLO scenario's en juist niet op de ontwikkeling van mobiliteit en verkeer! Daarnaast hebben de planbureaus onlangs kenbaar gemaakt dat zij nieuwe toekomstscenario's gaan opstellen en in een voorstudie hiervan wordt de vóór de crisis opgetreden stagnatie van de verkeersgroei reeds benoemd⁷. Bovendien is de probleemanalyse in de structuurvisie zelfs gebaseerd op een scenario dat minder actueel is dan de WLO scenario's en zoals

³ Brief van College van Rijksadviseurs aan vast Kamercommissie I&M over de NWO, 23 september 2011

⁴ Hier wordt uitgegaan van het allang verouderde EC scenario: de verkeersgroei volgens dit scenario ligt zelfs boven de bovengrens van de bandbreedtes van de tot op heden gehanteerde WLO scenario's.

⁵ Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2013

⁶ Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, 8 mei 2012

⁷ Welvaart en leefomgeving – horizonscan, PBL i.s.m. CPB, oktober 2013

gezegd uitgaat van een nog hogere verkeersgroei. Er is dus alle reden om te twifelen aan de onderbouwing van nut en noodzaak van de keuze voor de Blankenburgtunnel. Een soortgelijk kritiekpunt is overigens ook door de Commissie MER⁸ aan de orde gesteld:

“Door de financiële en economische crisis neemt de vervoersvraag minder toe dan verwacht en zijn sinds 2008/2009 verschillende ruimtelijke ontwikkelingen uitgesteld of stopgezet. Mede als gevolg van de inzet van ‘beter benutten’- maatregelen zal de filedruk in de regio Rotterdam de komende jaren verder afnemen. In het MER is niet duidelijk gemaakt in hoeverre bij het vaststellen van de autonome ontwikkeling en daarmee de analyse van de aard, grootte en locatie van de toekomstige bereikbaarheidsproblemen in de regio rekening is gehouden met deze ontwikkelingen in de afgelopen vijf jaar.”

Op dit punt uit het toetsingsadvies van de Commissie MER gaat de minister in de structuurvisie⁹ echter in zijn geheel niet in.

- **De Blankenburgtunnel heeft bij lage economische groei geen gunstige verhouding tussen baten en kosten**

Uit de structuurvisie is op te maken dat de gekozen variant van de Blankenburgtunnel bij lage economische groei geen gunstige verhouding heeft tussen kosten en baten (deze bedraagt dan 0,9 en met tol 0,8). Bovendien scoort de Blankenburgtunnel daar bovenop ook nog op de kwalitatieve aspecten van de MKBA negatief. Dit wordt door de minister in de nota van antwoord bevestigd¹⁰:

Bevoegd gezag deelt het beeld dat onder lage economische groei, de uitkomsten kritisch zijn en de kwalitatief beschreven effecten dan kunnen leiden tot een negatief B/K saldo.

Aangezien de werkelijke, gemeten ontwikkeling van het verkeer nog het meest overeen komt met het scenario van lage economische groei¹¹, concluderen wij dat de Blankenburgtunnel niet voldoet aan de voorwaarde uit het regeerakkoord¹² dat projecten met een gunstige maatschappelijke baten/kostenverhouding uitgevoerd worden.

Wij willen u dan ook adviseren om ten minste een second opinion op de MKBA uit te laten voeren door bijvoorbeeld het CPB alvorens 1,1 miljard euro uit te geven aan dit project.

⁸ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO, Commissie voor de Milieueffectrapportage, juli 2013

⁹ Bijlage: “Nadere toelichting op verzoek van Commissie voor de m.e.r over de keuzes in de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit”, Ministerie I&M, November 2013

¹⁰ Zie reactie 43 op zienswijze 53 in de nota van antwoord.

¹¹ Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2013

¹² Bruggen slaan, regeerakkoord VVD – PvdA, 29 oktober 2012

Aan :
Datum : 13 november 2013

pagina 4/4

Op 25 november is het aan u om te bepalen of de minister van I&M door mag gaan met haar vastgestelde structuurvisie NWO of dat zij pas op de plaats moet maken. Wij roepen u op tot dit laatste, want het zou toch zonde zijn als er straks 1,1 miljard euro wordt uitgeven aan een weg die Midden-Delfland, de groene long van 2 miljoen Randstedelingen, ernstig aantast en waarvan we na aanleg zouden moeten concluderen dat deze snelweg eigenlijk niet meer nodig was geweest?

Als u uw afweging baseert op de feiten, dan hoeft het zo ver niet te komen.

Wij, en met ons de bevolking van Midden-Delfland en onze collega- natuur- en bewonersorganisaties, rekenen graag op u!

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met:

Toine Cooijmans: t.cooijmans@natuurmonumenten.nl. Tel 06 – 13 89 07 76

Met vriendelijke groet,



Krijn Jan Provoost
Regiodirecteur Zuid-Holland en Zeeland