



Aan de leden van Commissie IMRO

Datum 28 november 2013  
Behandeld door Krijn Jan Provoost

Geachte leden van commissie IMRO,

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 34000 handtekeningen en 2400 officiële zienswijzen hiertegen. Bovendien zijn wij van mening dat de structuurvisie op een onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen omdat deze niet voldoet aan het in de Tracéwet opgenomen advies van de Commissie Elverding, deze gebaseerd is op een achterhaalde probleemstelling en deze strijdig is met het regeerakkoord.

Tijdens het schriftelijk overleg op 3 december zijn er volgens ons drie punten om aan de orde te stellen. Wij zullen deze hieronder toelichten:

- **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>1</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 van de Tracéwet. Op beide punten schiet het doorlopen proces van de NWO tekort.

Er is in een te laat stadium 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

<sup>1</sup> Sneller en beter, Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, april 2008

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 tekort.

De Tweede Kamer heeft met het aannemen van een motie<sup>2</sup> (2010) 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 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 dan ook veel kritiek op dit proces gekomen, zowel vanuit burgers, belangenorganisaties en gemeenten als onafhankelijke deskundigen<sup>3</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 en ruimte. Dat is opmerkelijk aangezien juist in het studiegebied een leefbaarheidsprobleem bestaat en de ruimtelijke druk enorm groot is. In de regio Rijnmond is het groentekort nu al het grootste van het hele land. De vraag is dus hoe de minister de aansluiting van de besluitvorming over de structuurvisie bij het advies van de commissie Elverding en de Tracéwet ziet.

- **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 zeer hoge verkeersgroei<sup>4</sup>. 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 onafhankelijk van de economische crisis) gestagneerd<sup>5</sup>. Op basis van de actuele inzichten in de verkeersontwikkeling is het dus onwaarschijnlijk dat de Beneluxcorridor daadwerkelijk een fileknelpunt van betekenis zal zijn. De minister geeft hierover in de nota van antwoord aan dat een CPB notitie<sup>6</sup> 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 slechts betrekking op enkele sociaal economische aspecten uit de WLO scenario's en juist niet op de ontwikkeling van mobiliteit en verkeer. Recent onderzoek

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 123 A, nr. 130, Motie van de leden Dijkema en Wiegman-Van Meppelen Scheppink

<sup>3</sup> Worstelen met Elverding, ROm, januari 2012

<sup>4</sup> Hier wordt uitgegaan van het allang verouderde EC scenario: de verkeersgroei volgens dit scenario ligt zelfs boven de bovengrens van de bandbreedtes van de op dit moment gehanteerde WLO scenario's.

<sup>5</sup> Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2013

<sup>6</sup> Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, 8 mei 2012

heeft aangetoond dat de werkelijke verkeersontwikkeling zich onder de bandbreedte van de WLO scenario's bevindt<sup>7</sup>. De planbureaus hebben dan ook 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 benoemd<sup>8</sup>. Bovendien is de probleemanalyse in de structuurvisie zelfs gebaseerd op een scenario dat minder actueel is dan de WLO scenario's en zoals gezegd uitgaat van een nog hogere verkeersgroei. Er is dus alle reden om te twijfelen aan de onderbouwing van nut en noodzaak van de keuze voor de Blankenburgtunnel. Een soortgelijk kritiekpunt is overigens ook door de Commissie MER<sup>9</sup> 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 structuurvisie<sup>10</sup> echter in zijn geheel niet in. Om de structuurvisie goed te kunnen beoordelen, is het dus van belang om te weten in hoeverre de Blankenburgtunnel nog een prioritaire oplossing voor een bereikbaarheidsprobleem vormt uitgaande van realistische cijfers over de verkeersontwikkeling.

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

De Blankenburgtunnel heeft bij lage economische groei geen gunstige verhouding tussen kosten en baten (deze bedraagt dan 0,9 en met tol 0,8)<sup>11 12</sup>. Bovendien scoort de Blankenburgtunnel ook op de kwalitatieve aspecten van de MKBA negatief. Dit wordt door de minister in de nota van antwoord bevestigd<sup>13</sup>:

*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.*

<sup>7</sup> Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?, CE Delft, november 2013

<sup>8</sup> Welvaart en leefomgeving – horizonscan, PBL i.s.m. CPB, oktober 2013

<sup>9</sup> Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO, Commissie voor de Milieueffectrapportage, juli 2013

<sup>10</sup> 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

<sup>11</sup> Rijksstructuurvisie NWO: MKBA, Ministerie van I&M, november 2013

<sup>12</sup> Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?, CE Delft, november 2013

<sup>13</sup> Zie reactie 43 op zienswijze 53 in de nota van antwoord.

Aangezien de werkelijke, gemeten ontwikkeling van het verkeer onder of hoogstens op het scenario van lage economische groei zit<sup>14</sup>, <sup>15</sup>, concluderen wij dat de Blankenburgtunnel niet voldoet aan de voorwaarde uit het regeerakkoord<sup>16</sup> dat "projecten met een gunstige maatschappelijke baten/kostenverhouding uitgevoerd worden". Het is dus de vraag waarom de Blankenburgtunnel zo veel prioriteit krijgt, terwijl de onderbouwing laat zien dat deze weg de maatschappij nu meer zal kosten dan dat deze oplevert.

Wij roepen u op om bij het schriftelijk overleg kritisch te zijn omdat de totstandkoming van de structuurvisie niet voldoet aan het in de tracéwet opgenomen advies van de Commissie Elverding, gebaseerd is op een achterhaalde probleemstelling en strijdig is met het regeerakkoord.

Mocht u nog vragen en/of opmerkingen hebben, kunt u het beste contact opnemen met campagneleider Toine Cooijmans: 06-13890776

Hoogachtend en met vriendelijke groet,



Krijn Jan Provoost  
Regiodirecteur Natuurmonumenten Zuid-Holland en Zeeland

---

<sup>14</sup> Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2013

<sup>15</sup> Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?, CE Delft, november 2013

<sup>16</sup> Bruggen slaan, regeerakkoord VVD – PvdA, 29 oktober 2012