

Eerste Kamer, commissie IMRO  
Postbus 20017  
2500 EA Den Haag

Betreft: Mondeling overleg structuurvisie NWO

Den Haag, 1 april 2014

Geachte leden van de commissie IMRO,

Op 8 april aanstaande heeft u een mondeling overleg met de Minister van Infrastructuur en Milieu over de structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Wij zijn verheugd dat u tot dit overleg heeft besloten. Natuurmonumenten en de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland maken zich namelijk ernstig zorgen over de zorgvuldigheid van de besluitvorming van deze structuurvisie. Volgens ons zijn er twee punten van kritiek ten aanzien van de zorgvuldigheid van de besluitvorming over deze structuurvisie.

1. Het doorlopen besluitvormingsproces is in strijd met het advies van Commissie Elverding en de Tracéwet.
2. De probleemanalyse die aan de Blankenburgtunnel ten grondslag ligt is achterhaald.

Wij lichten dit hieronder nader toe.

### **Het doorlopen besluitvormingsproces is in strijd met het advies van 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 de Tracéwet. Zowel een gebiedsgerichte benadering als een brede maatschappelijke participatie is in de verkenningfase van de NWO achterwege gebleven.

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 tot twee varianten was ingeperkt (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel). Ook was toen in het bestuurlijk overleg al vastgesteld dat een Blankenburgtunnel het grootste probleemoplossend vermogen zou hebben.

De Tweede Kamer heeft met het aannemen van een motie<sup>2</sup> beoordeeld dat het proces 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 worden. Deze motie heeft er echter niet toe geleid dat de bereikbaarheidsverkenning of de daaruit voortvloeiende prioriteitstelling herzien is op basis van een verbeterd participatieproces. Er is slechts vanaf het aannemen van de motie ingezet op verbeterde participatie in het vervolgproces. Dit is niet conform het advies van de Commissie Elverding en de Tracéwet die zich bij uitstek richten op brede participatie aan de voorkant. Dat is halverwege, als het proces reeds in een trechter zit, niet meer te repareren.

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

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

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 'dubbeldoelstelling' verlopen.

### **De probleemanalyse die aan de Blankenburgtunnel ten grondslag ligt is achterhaald**

Er is bij de probleemanalyse die ten grondslag ligt aan de structuurvisie NWO (en de bijbehorende MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit) gerekend met verouderde cijfers die uitgaan van een onrealistische hoge verkeersgroei. In de probleemanalyse is gebruik gemaakt van het zogenaamde EC scenario. In 2006 zijn er echter al nieuwe groeiscenario's opgesteld, de WLO scenario's, waarbij zelfs 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 van de NWO zich op baseert. De daadwerkelijke verkeersontwikkeling komt echter het meest overeen met het laagste scenario van de WLO scenario's (RC).

Op dit moment zit het verkeersvolume op het hoofdwegennet ca. 3% onder het lage RC-scenario en dus ver (ca. 14%) onder het niveau van het hoge GE-scenario. Volgens de meest recente prognose van het KiM zit het verkeersvolume op het hoofdwegennet ook in 2017 nog iets onder het niveau van het RC-scenario. Ook in 2020 zal het naar verwachting niet of nauwelijks hoger zijn dan in het lage RC-scenario (zie bijlage). Wel zouden bij een sterk aantrekkende economische groei er mogelijk enige inhaaleffecten op kunnen treden, maar zelfs als dat een sterke verkeersgroei tot gevolg zou hebben tussen nu en 2020 (met een jaarlijks groeipercentage zoals in het hoge GE-scenario) dan zal het verkeersvolume in 2020 nog altijd veel dichterbij het lage RC-scenario dan bij het hoge GE-scenario liggen (zie ook bijlage).

In haar recente Mobiliteitsbalans 2013 heeft het KiM haar prognose voor 2017 voor het verkeer op het hoofdwegennet met 4.5% naar beneden bijgesteld en de congestie op het hoofdwegennet in 2017 met zelfs 30%, beiden ten opzichte van de Mobiliteitsbalans 2012.

Nu is gebleken dat het verkeer al sinds 2005 minder hard groeit dan werd aangenomen in de probleemanalyse, is het discutabel of het fileprobleem in de Beneluxcorridor dat de Blankenburgtunnel op zou moeten lossen wel gaat ontstaan. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu geeft aan waar in 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. De Beneluxcorridor zal alleen in het geval van hoge economische groei (GE-scenario) in 2020 een knelpunt zijn (en niet in het lage RC scenario). Ook uit de structuurvisie NWO blijkt dat streefwaarde voor reistijd op het traject van de Beneluxcorridor in het lage RC scenario zonder aanleg van de Blankenburgtunnel behaald wordt.

Ook de Commissie MER heeft in haar toetsingsadvies op de structuurvisie NWO vraagtekens geplaatst bij de houdbaarheid van de probleemanalyse die aan de structuurvisie ten grondslag ligt:

*“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 inde afgelopen vijf jaar.”*

Wij roepen u op om bij het mondeling overleg kritisch te zijn omdat de totstandkoming van de structuurvisie niet voldoet aan het in de tracéwet opgenomen advies van de Commissie Elverding en gebaseerd is op een achterhaalde probleemstelling. Door de stagnerende verkeersgroei is er in ieder geval geen reden tot haast met uitvoering van de structuurvisie en dus alle tijd om te heroverwegen of de Blankenburgtunnel nu echt een prioritair project behoort te zijn. Het feit dat leefbaarheid, natuur, landschap en recreatie van deze groene long van de Zuidvleugel op het spel staan, het project 1,2 miljard euro kost en vele tienduizenden burgers zich actief hebben uitgesproken tegen de weg (met zelfs een recordaantal van bijna 2500 officiële zienswijzen tegen de Ontwerp-Structuurvisie), noopt extra tot zorgvuldigheid in de besluitvorming.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen over hebben of meer informatie willen ontvangen, dan zijn wij graag bereid u van dienst te zijn. U kunt daartoe contact opnemen met Toine Cooijmans [t.cooijmans@natuurmonumenten.nl](mailto:t.cooijmans@natuurmonumenten.nl) 06-13890776 of Susanne Kuijpers [s.kuijpers@milieufederatie.nl](mailto:s.kuijpers@milieufederatie.nl) 06-45244758.

Hoogachtend,



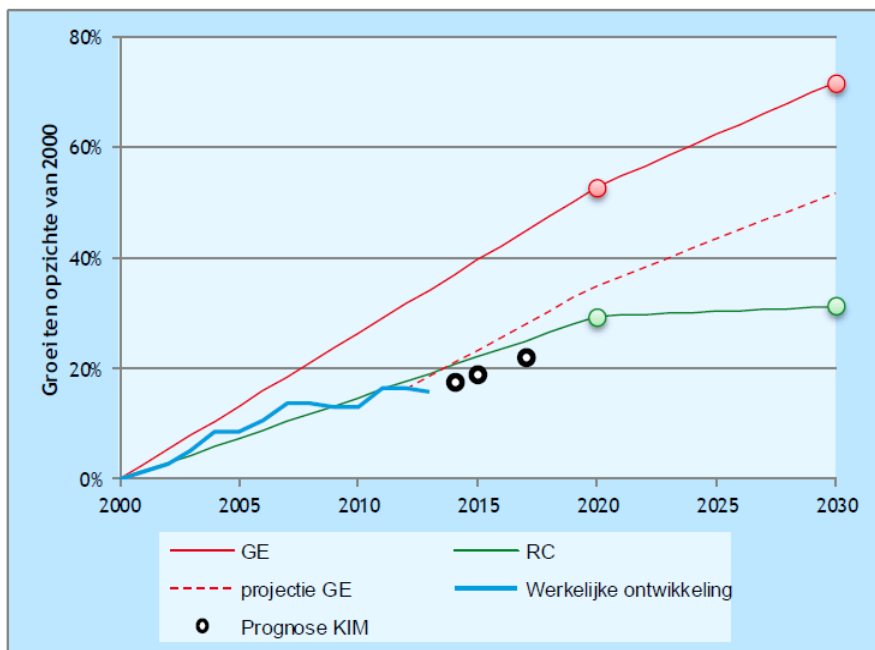
Krijn Jan Provoost  
Regiodirecteur Natuurmonumenten Zuid-Holland en Zeeland



Alex Ouwehand  
Directeur Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland

## Bijlage: Stagnatie verkeersgroei volgens verschillende bronnen

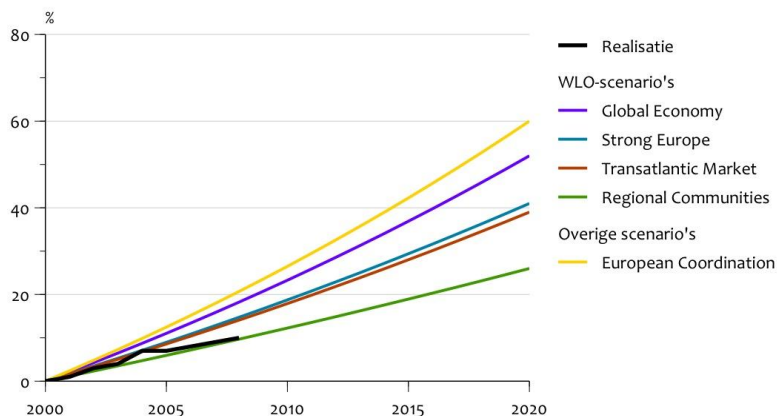
Groei in het verkeersvolume op het hoofdwegenet t.o.v. 2000 (tussen 2000 en 2030)



Bron: WLO, RWS Publieksrapportages Rijkswegenet, NMCA, Mobiliteitsbalans 2013.

Figuur 1: Groei in het verkeersvolume op het hoofdwegenet t.o.v. 2000 (Bron: Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?, CE Delft, november 2013)

### Verandering gebruik hoofdwegenet ten opzichte van 2000



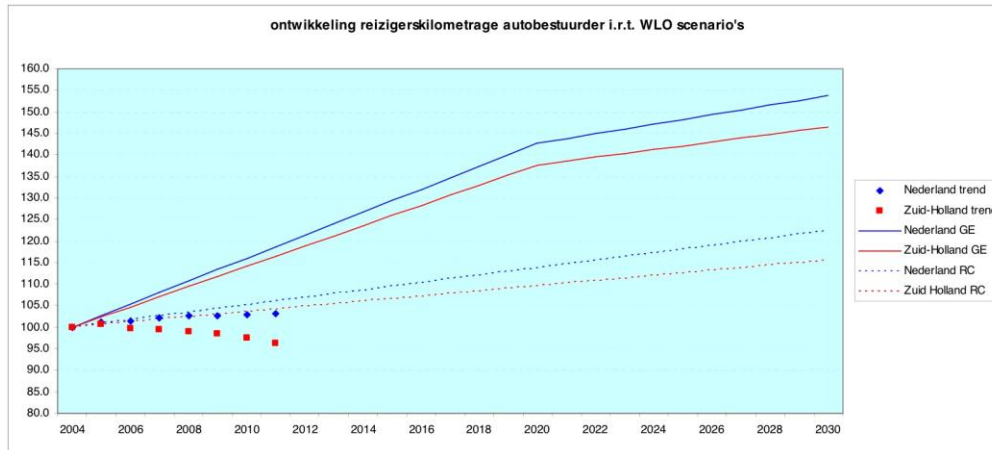
Bron: VenW 2009; Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor 2009; CPB, MNP & RPB (2006); bewerking PBL

Figuur 2:

Ontwikkeling van de daadwerkelijke verkeersgroei ten opzichte van het in de probleemanalyse van de NWO gehanteerde EC scenario (Bron: Bestendigheid van de WLO scenario's, PBL, 2010)

## Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario's (Bron: MON/OViN/NRM)

Files: GE forse toename; RC geen toename



provincie HOLLAND  
ZUID

Figuur 3: Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurders in relatie tot WLO scenario's (Bron: Informatieve presentatie over trends, Provincie Zuid-Holland, 2013)