



Gemeente Vlaardingen

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Aan de voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu
Mevrouw J. F. Snijder-Hazelhoff
p/a de heer I.B. Snee – griffier
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG



Industrieweg 9

Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Telefoon (010) 248 40 00
Fax (010) 248 46 06
Bank 28.50.08.838

www.vlaardingen.nl

datum
30 augustus 2011

onderwerp
Rondetafelgesprek Nieuwe
Westelijke Oeververbinding

pagina
1/3

briefnummer
VLD/2011/27199

uw kenmerk
-

bijlage(n)
1

*Wilt u bij beantwoording
van deze brief het
briefnummer vermelden?*

Geachte voorzitter en leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,

De minister van Infrastructuur en Milieu (I & M) is voornemens voor het eind van het jaar een voorkeurs(tracé)besluit voor de Oranje- of Blankenburgtunnel te nemen. Tijdens uw procedurevergadering op 29 juni j.l. heeft u besloten een rondetafelgesprek te houden over de besluitvorming rond de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) en ons daarvoor uit te nodigen. Wij zijn u erkentelijk voor deze uitnodiging, waarin wij onze bezwaren en zorgen met betrekking tot het proces tot nu toe kunnen toelichten. Ter voorbereiding op het rondetafelgesprek beschrijven wij in deze brief onze bevindingen met het lopende besluitvormingsproces rond de NWO. Een meer specifieke toelichting treft u in bijlage 1 aan.

1. Onze uitgangspunten

De gemeenten ten noorden van de Nieuwe Waterweg zijn het er mee eens dat op termijn een NWO noodzakelijk is.

De mogelijke aanleg van de Blankenburgtunnel is voor de gemeenten Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland en Schiedam al jaren een uitermate gevoelige kwestie. Het wegtracé van deze tunnel brengt het open en cultuurhistorisch belangrijke Midden-Delflandgebied ernstig schade toe. Wij hebben, ondanks onze bezwaren tegen een Blankenburgtunnel, eind 2010 aangegeven toch constructief te willen bijdragen aan een verkenning NWO conform de Elverdingmethode. Dit onder de voorwaarde dat een volledige, gelijkwaardige en integrale afweging van beide tunnelvarianten zou plaatsvinden.

Deze standpunt hebben wij in onze formele reactie op de Notitie Reikwijdte & Detailniveau van de minister inhoud gegeven door drie duidelijke uitgangspunten voor de tunnelvergelijking aan te dragen:

- 1.1 Een integrale en concrete set vooraf vast te stellen beoordelingscriteria die voortkomen uit gedeelde uitgangspunten en doelstellingen voor de NWO als basis voor de concrete uitwerking van de verschillende tunneltracés;
- 1.2 Een concreet inzicht in de mate waarin de tunneltracés op korte (± 2025) én lange termijn (± 2040 en later) aan bovengenoemde doelstellingen voldoen;
- 1.3 Een evenwichtige beoordeling van alle verkeerskundige, ruimtelijke én economische belangen in de driehoek Den Haag-Westland-Rotterdam. Dit mede in het licht van het door beide stadsregio's uitgesproken voornemen om te groeien naar één gezamenlijke metropoolregio.

Naast deze uitgangspunten voor de tunnelvergelijking hebben wij in onze reactie aangegeven dat een zogenaamde 'korte' Blankenburgtunnel voor ons onbespreekbaar is.

Wij merken dat de minister van I&M, ondanks onze voorstellen, vasthoudt aan een beperkte vergelijking tussen beide tunnels, waardoor de genoemde volledige, gelijkwaardige en integrale afweging ons inziens onmogelijk is. Ook andere betrokken partijen, waaronder het Stadsgewest Haaglanden, de stadsregio Rotterdam, de gemeenten Delft, Westland, de Provincie Zuid Holland en diverse natuur- en



milieuorganisaties hebben in hun zienswijzen voor een meer integrale onderzoeksaanpak en een verbreding van de scope van de tunnelvergelijking gepleit. Het betreft immers een miljardeninvestering die economisch en maatschappelijk optimaal dient te renderen. Helaas heeft de minister aan deze regiobrede oproep geen gehoor geven, zoals uit de formele reactie van de minister blijkt.

2. Onze ervaringen

De gemeenten Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland, Schiedam en de deelgemeente Hoek van Holland voelen zich onvoldoende gehoord. Het besluitvormingsproces is nu weliswaar opgezet in de 'geest' van de commissie Elverding, maar echt geluisterd naar onze inbreng -en die van bewoners- wordt er niet. Enkele voorbeelden:

- 2.1 Het gebrek van een vooraf met alle belanghebbenden overeengekomen projectscope en projectdoelstelling hindert stelselmatig de verkenning die de projectorganisatie NWO in opdracht van de minister uitvoert. Die bestaat nu uit een simpele en louter verkeerskundige vergelijking van alleen twee korte tunneltracés tussen de A15 en A20 zonder verdere effectbeschouwing op de omliggende regio. De projectorganisatie kijkt te eenzijdig naar verkeerskundige aspecten zonder ruimtelijke en economische aspecten van de regio qua doelstelling volwaardig mee te wegen.
- 2.2 De minister zet de besluitvorming onder grote druk. Beslisinformatie (tracéverkenningen, verkeersberekeningen, milieustudies, MKBA, etcetera) komen pas laat en druppelsgewijs beschikbaar. Gemeentebesturen van de betrokken gemeenten wordt een mening gevraagd over de NWO zonder dat deze rapporten afgerond en integraal beschikbaar zijn. Een gedegen gezamenlijke fact-finding is niet mogelijk. Eerder wordt al wel door de minister een richtingbepalende keuze gemaakt inzake de voorkeursvariant zonder daarbij de verkeerskundige effecten en de eventueel noodzakelijke uitbreidingen op de aansluitende hoofdinfrastructuur te kennen.
- 2.3 Wij hebben de projectorganisatie gevraagd aanvullend onderzoek te doen dat wij nodig achten om voor beide tunnels de noodzakelijke infrastructurele en inpassingmaatregelen vast te kunnen stellen. De verkeerskundige en ruimtelijk-economische betekenis van de tunnels hangt hier grotendeels vanaf. Ter illustratie: de Blankenburgtunnel vereist minimaal een verbreding van de A20 en reconstructie van het Kethelplein; de kracht van een Oranjetunnel hangt af van de wijze waarop de Veilingroute door het Westland richting A4/Harnaschknooppunt wordt aangepakt. Ook de effecten in relatie tot de robuustheid van de hele A4 corridor en een eventuele A4 Zuid blijven onderbelicht. Ter illustratie: zonder reconstructie van de knoop Vijfsluizen en zonder een A4 Zuid ontstaan er ook bij een Blankenburgtunnel nog steeds files tot in de Beneluxtunnel. De minister weigert deze aspecten onderdeel te laten zijn van de onderzoeksscope. Dat maakt een volledige en gelijkwaardige vergelijking van de impact en (verkeerskundige) effecten tussen beide tunnels onmogelijk.
- 2.4 De minister heeft geen zichtbaar gevolg gegeven aan het advies van de Commissie MER d.d. 18 mei 2010 inzake de verdere onderzoeksaanpak bij de uitwerking van het Masterplan Rotterdam Vooruit. Ook deze adviezen richten zich op integrale afweging van varianten op basis van een 'beter ingevulde gebiedsvisie'.
- 2.5 De huidige Beneluxtunnel heeft extra capaciteit in de vorm van een niet gebruikte wisselstrook. Het is onbegrijpelijk dat deze wisselstrook niet opengesteld wordt en buiten de verkeersberekeningen gehouden wordt. Gebruik van deze wisselstrook, in combinatie met de structuurversterkende voordelen van een Oranjetunnel, kan een interessante oplossing bieden voor de verkeersproblematiek in de metropoolregio Rotterdam - Den Haag en zal nader onderzocht dienen te worden.
- 2.6 Wij achten het onacceptabel dat de minister de zogenaamde 'korte' Blankenburgtunnel, ondanks brede afwijzing door alle Stadsregiobestuurders, toch als variant op tafel wenst te houden. Deze opstelling namens de minister tijdens het regionaal bestuurlijk overleg d.d. 28 juni 2011 over de uit te werken varianten gaat volledig voorbij aan de uitgangspunten van de commissie Elverding en heeft ons vertrouwen tot een minimum teruggebracht. Van de minister verwachten wij een toezegging dat deze variant niet wordt onderzocht, ook niet als 'studiereferentie'.



Gemeente Vlaardingen

Conclusies

Bestuurders in de regio zijn het eens dat op termijn een Nieuwe Westelijke Oeververbinding noodzakelijk is. Het is een ingrijpend besluit met uiteenlopende belangen dat om de grootste zorgvuldigheid vraagt.

Onze positie is duidelijk: als besloten wordt een Blankenburgtunnel aan te leggen vrezen wij een onherroepelijke en ingrijpende aantasting van de schaarse groene ruimte van het Midden-Delfland gebied, een gebied waarin de afgelopen jaren door het Rijk in het kader van de herontwikkeling voor meer dan € 250 miljoen is geïnvesteerd. Dat geldt niet voor een Oranjetunnel die bovendien structureel een grotere bijdrage aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling binnen de metropoolregio Rotterdam -Den Haag levert (zie nadere toelichting in bijlage 1).

Wij hebben concrete handreikingen gedaan voor een verbeterde aanpak van de huidige verkenning. Een soortgelijke uitgestoken hand missen wij momenteel bij de minister. Graag lichten wij onze ervaringen en stellingname verder toe tijdens het komende ronde tafelgesprek.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen
de secretaris, de burgemeester

ir. C. Kruyt mr. T.P.J. Bruinsma

Het college van burgemeester en wethouders van Maassluis,
de secretaris, de burgemeester,

mr A.J.T. Korthout drs. J.A. Karssen

Het college van burgemeester en wethouders van Midden-Delfland,
de secretaris, de burgemeester,

P.T. Veenman A.J. Rodenburg

Het college van burgemeester en wethouders van Schiedam
de secretaris a.i., de burgemeester wnd.,

mr. D.G.C. van der Spek ir. J.M. Leemhuis-Stout

Het dagelijks bestuur van de deelgemeente Hoek van Holland
de secretaris de voorzitter

A.W.P.M. Daamen H.E. Reukema-Gevers

Bijlage(n):

- Bijlage bij brief rondetafelgesprek NWO



Gemeente Vlaardingen

Bijlage behorend bij brief aan de vaste commissie I & M inzake Rondetafelgesprek NWO Colleges van B&W van Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland en Schiedam en het dagelijks bestuur van de deelgemeente Hoek van Holland

Op basis van de bijgaande brief de navolgende nadere toelichting op onze opvattingen en ervaringen met betrekking tot de NWO en het NWO-onderzoek.

1 Nadere toelichting op onze visie en uitgangspunten met betrekking tot het NWO-onderzoek (bestuurlijk en inhoudelijk);

Op basis van het Masterplan Rotterdam Vooruit (april 2010) is binnen stadsregioverband bestuurlijk geconstateerd dat een Nieuwe Westelijke Oeververbinding op termijn noodzakelijk is. Als twee onderscheidende mogelijkheden zijn daarvoor geïnitieerd een Oranjetunnel (ter hoogte van de Stormvloedkering in de Waterweg) en een Blankenburgtunnel (gelegen tussen Maassluis en Vlaardingen).

Voor met name de gemeenten Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland en Schiedam een uitermate gevoelige kwestie omdat deze gemeenten tegenstander zijn van de aanleg van een Blankenburgtunnel vanwege de ingrijpende gevolgen die dat zal hebben voor het open en cultuurhistorisch belangrijke karakter van de Aalkeetpolder als onderdeel van het Midden-Delfland gebied. In dit gebied zijn, op grond van de Reconstructiewet, in de afgelopen decennia voor ca. € 250 mln. aan rijksinvesteringen gedaan ten behoeve van natuur- en landschapsontwikkeling, recreatieve functies etc.

Ondanks dit standpunt hebben wij als belanghebbende gemeenten aangegeven bereid te zijn medewerking te verlenen aan ook het onderzoeken van mogelijke Blankenburgtunnelvarianten maar onder de nadrukkelijke voorwaarde dat sprake zou zijn van een volledige en gelijkwaardige vergelijking met varianten voor een Oranjetunnel.

Dat impliceert ondermeer het:

- 1.1 via een integrale onderzoeksaanpak op inzichtelijke en evenwichtige wijze meewegen van alle in het gebied aanwezige waarden en belangen en dat mede tot uitdrukking laten komen in de onderzoeksdoelstelling, onderzoeksresultaten en beoordelingscriteria.
- 1.2 vaststellen van een zodanig ruime project- respectievelijk onderzoeksscope dat de voorziene ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de belangrijke driehoek Den Haag - Greenport Westland - Mainport Rotterdam in het onderzoek goed tot hun recht komen en de functies respectievelijk meerwaarde van de tunnelvarianten in een breder netwerkverband kunnen worden beoordeeld.
- 1.3 op voorhand optimaal waarborgen van de belangen van het Midden-Delfland gebied.

Nu, na ruim een halfjaar betrokken te zijn geweest bij het NWO-onderzoek, moeten wij helaas constateren dat er aan bovengenoemde en voor ons essentiële punten onvoldoende tegemoet gekomen is. Ondanks onze herhaalde pogingen heeft de opdrachtgever van het onderzoek (de minister van I & M) een betere onderzoeksaanpak op deze punten niet willen honoreren. Daarmee is naar onze mening voor de tweede keer in dit onderzoek een valse start gemaakt.

Dat mag ook blijken uit de reactie op onze zienswijze die wij gezamenlijk hebben ingebracht naar aanleiding van de door de projectorganisatie opgestelde Notitie Reikwijdte & Detailniveau van januari 2011. Op nagenoeg alle door ons vanuit een positieve grondhouding gemaakte opmerkingen en gedane suggesties, hebben we "nul op rekest" gekregen. Dat stemt niet alleen teleur, maar betekent ook dat door de opdrachtgever i.c. de minister grote risico's worden genomen met betrekking tot de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten en daarmee ook ten aanzien van het verliezen van het noodzakelijk bestuurlijke en maatschappelijke draagvlak.

Wij kunnen daarom niet anders constateren dan dat de medio 2010 aangenomen motie Dijksma nog niet de beoogde doorwerking in het onderzoeksproces heeft gekregen. De met deze motie sterk bepleite bijsturing van het onderzoeksproces à la Elverding heeft onze volledige instemming, maar is tot nu toe niet tot stand gekomen, althans in onvoldoende mate.



De essentie van Elverding is om via een open en constructief overleg tussen betrokken en belanghebbende partijen "aan de voorkant van het proces" zoveel mogelijk overeenstemming te verkrijgen over de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het uit te voeren onderzoek inclusief de wijze van samenwerking. Dat is onvoldoende gelukt en wij lichten dit als volgt nader toe.

2 Nadere toelichting op onze ervaringen

2.1 Geen integraal onderzoek en te beperkte projectscope

Aan onze voorwaarden voor medewerking aan het onderzoeken van Blankenburgtunnel-varianten (integraal en een voldoende brede projectscope) is niet tegemoet gekomen.

De uitvoering van het lopende onderzoek is van meet af aan belast door zowel het ontbreken van een integrale onderzoeksbenadering en onderzoeksdoelstelling als door het toepassen van een te beperkte projectscope. De minister van I & M heeft, ondanks de door ons gedane suggesties in de ingebrachte zienswijze, hier niet van af willen wijken.

Er is bovendien sprake van een "jumping to conclusions" effect doordat de minister onwrikbaar vasthoudt aan een louter sectorale verkeerskundige beoordeling in combinatie met de veel te smalle projectscope! Binnen dit sterk gemankeerde onderzoekskader ervaren wij overigens wel dat de uitvoerende projectorganisatie NWO van het ministerie integer en objectief haar werkzaamheden verricht.

De onderzoeksdoelstelling is in het bestuurlijk MIRT-overleg tussen minister en de stadsregio Rotterdam eenzijdig vastgesteld zonder medebetrokkenheid van andere bestuurlijke partners in stadsregioverband.

De onderzoeksdoelstelling is veel te beperkt geformuleerd tot alleen verkeerskundige belangen (oplossen knelpunt Beneluxcorridor, waarborgen goede doorstroming op A4 als hoofdtransportas van nationaal en internationaal belang en het verbeteren van de ontsluiting/bereikbaarheid van mainport Rotterdam en Greenport Westland).

Bovendien is de focus daarbij ook nog eens voornamelijk gericht op de Beneluxcorridor.

Voor het mede betrekken van andere gebiedsbelangen is stelselmatig verwezen naar het Masterplan Rotterdam Vooruit en de nog in wording zijnde Rijksstructuurvisie voor de stadsregio Rotterdam. Maar het wordt lastig als die integrale beoordeling van belangen daarin niet valt aan te treffen (zie het in de brief gememoreerd advies Commissie MER) of, zoals in het geval van de Rijksstructuurvisie, die nog niet beschikbaar is en dus ook niet beoordeelbaar. De door ons van groot belang geachte waarden van het Midden-Delfland gebied komen op deze manier niet uit de verf en worden van ondergeschikt belang geacht aan de puur sectorale beoordeling van voorziene verkeersknelpunten.

2.2 Besluitvorming onder (te) grote druk

Het onderzoek is door de opdrachtgever (de minister I & M) onder een enorme tijdsdruk gezet (gereed omstreeks eind dit jaar) waardoor vele acties parallel moeten worden geschakeld, essentiële informatie over probleemanalyses en onderzoeksresultaten pas heel laat en successievelijk in het proces beschikbaar komen. Zo zal, als voorbeeld, het definitieve rapport met de cruciale verkeerskundige analyses pas op z'n vroegst omstreeks 1 oktober a.s. gereed zijn.

Deze overspannen werkwijze maakt het voor bestuurlijk vertegenwoordigers binnen de stadsregio onmogelijk hun gemeenteraden, politieke achterbannen en andere belanghebbende organisaties goed en volledig te informeren en naar een verantwoorde en goed onderbouwde besluitvorming te leiden.

Het bestuurlijke proces schuurt hierdoor aan diverse kanten met aanzienlijke risico's op verlies van geloofwaardigheid en draagvlak en met het gaan optreden van ongewenste vertragingen als waarschijnlijk gevolg.

Het ontijdig vroeg in het proces met geïnteresseerde personen en partijen organiseren van zogenaamde ontwerpstudio's voor het schetsen van mogelijke tunnelvarianten en tunneltracés draagt bij aan deze ongeloofwaardigheid. Ontijdig omdat op die momenten nog geen enkel onderzoeksresultaat beschikbaar was en het "ontwerpen" daardoor een fictief karakter kreeg.

Bovendien was geen informatie beschikbaar over het wel of niet noodzakelijk zijn van ingrijpende



aanpassingen op aansluitende hoofdinfrastructuur zoals bijvoorbeeld de verbreding van de A20 tussen Maassluis en Schiedam/Kethelplein, de reconstructie van het Kethelplein, de verbreding/verlenging van de Veilingroute door het Westland et cetera. Ontwerpsessies dus zonder degelijke ondersteunende onderzoeksinformatie.

2.3 Geen volledige en gelijkwaardige vergelijking tussen Oranjetunnel en Blankenburgtunnel

Het is naar onze mening noodzakelijk investeringen ter grootte van € 1,5 à € 2 miljard in een nieuwe tunnel maatschappelijk en economisch optimaal te laten renderen. Binnen de veel te smal gekozen projectscope, waarin alleen twee korte tunneltracés tussen de A15 en A20 op in hoofdzaak alleen verkeerskundige aspecten worden vergeleken, is dat onmogelijk. Bovendien leidt dat niet tot de volledige en gelijkwaardige beoordeling zoals wij die als voorwaarde hebben gesteld om ook aan de uitwerking van Blankenburgtunnel-varianten medewerking te verlenen.

De maatschappelijke en economische meerwaarde van beide tunneltracés moeten ons inziens daarom bezien worden binnen de bredere context van economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de driehoek Den Haag - Greenport Westland - Mainport Rotterdam en het daarop optimaal af te stemmen netwerk van bestaande en nieuwe hoofdinfrastructuur.

Dat kan naar onze mening niet zonder afstemming en integratie van de Rijksstructuurvisies voor de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden.

Een combinatie van Rijksstructuurvisies die nog meer betekenis krijgt nu de beide stadsregio's hebben uitgesproken toe te gaan groeien naar een bipolaire metropoolregio.

De minister weigert om noodzakelijk aanvullend onderzoek te laten doen en de uitkomsten mee te laten wegen in haar beslissing. Een breder onderzoek is hoogst noodzakelijk om de consequenties van beide tunnels goed in beeld te krijgen en te kunnen afwegen.

Een Oranjetunnel met adequaat daarop aansluitende wegvakken, met name richting Westland en Den Haag, kan als een structurele versterking van de hoofdwegstructuur in de driehoek Den Haag - Westland - Rotterdam worden beschouwd. Een investering die toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen uitstekend kan ondersteunen en faciliteren en de Greenport Westland via het hoofdwegennet een meerzijdige ontsluiting biedt. Bovendien zal deze "parallel lopende hoofdwas" ook veel regionale verkeersdruk afhalen van de A4 Delft-Schiedam die in de toekomst zwaar belast zal worden. Daarmee wordt concrete en substantiële steun verleend aan het verwezenlijken van één van de hoofddoelstellingen van het NWO-onderzoek: het waarborgen van een goede doorstroming op de A4 als hoofdtransportas van nationaal en internationaal belang.

Dit maakt opnieuw ook duidelijk hoe belangrijk het is om een besluit over de NWO in de bredere context van de ontwikkeling naar een bipolaire metropoolregio Den Haag-Rotterdam te nemen. Daarnaast komt dit model met een Oranjetunnel ook tegemoet aan het advies van de Commissie MER om vooral naar een robuuste en toekomstvaste oplossing voor bereikbaarheid te streven (zie hieronder bij 2.4).

Tegenover deze potentie van het Oranjetunneltracé als structurele netwerkversterking en ondersteuner van ruimtelijke en economische ontwikkelingen, blijft de functionele betekenis van een Blankenburgtunnel in hoofdzaak beperkt tot het (in zekere mate) reduceren van een omstreeks 2025 verwacht knelpunt in de Beneluxcorridor.

Er is geen ingewikkelde verkeersmodelberekening nodig om vast te stellen dat een dichter bij de Beneluxtunnel gelegen NWO-variant (lees: Blankenburgtunnel) deze Beneluxtunnel meer zal ontlasten dan een meer westelijk gelegen tunnel (lees: Oranjetunnel). Als dit het meest bepalende beoordelingscriterium zou worden, en die indruk krijgen wij gaande het proces steeds meer, dan worden belangrijke neveneffecten van Blankenburgtunnel-varianten genegeerd.

Naast de al genoemde structuurversterkende voordelen van een Oranjetunnel en de voortzetting daarvan richting Den Haag (Harnaschknooppunt) kleven aan een Blankenburgtunnel de volgende mee te wegen aandachtspunten:



- Vanwege de geringe afstand tussen Blankenburgtunnel en Beneluxtunnel zal de Blankenburgtunnel als een soort 3e Beneluxtunnel functioneren. Dat leidt naar verwachting tot een versterkte aanzuigende werking op de A4 Delft-Schiedam, het Kethelplein en de A20 tussen minimaal het Kethelplein en de aansluiting van het Blankenburgtracé op de A20. Het is de vraag of de A4 op termijn de nog zwaardere verkeersbelasting wel kan trekken. Wij hebben daar grote zorgen over die ook gelden voor de capaciteit van het Kethelplein in zijn huidige vorm en de A20 bij Vlaardingen en Schiedam. Wij zijn ervan overtuigd dat een verkeerskundig naar behoren functionerende Blankenburgtunnel niet zonder ingrijpende reconstructies respectievelijk capaciteitsverruiming van beide laatstgenoemde hoofdinfrastructuuronderdelen gerealiseerd kan worden. Ondanks meerdere signalen van onze kant richting de projectorganisatie, zijn deze onderdelen tot op heden volledig buiten de onderzoeksscope gehouden.
- Zoals aangegeven in het voorgaande punt, is aan de aanleg van een Blankenburgtunnel het risico van overbelasting van de A4 Delft-Schiedam verbonden. Dat scoort niet alleen negatief op één van de drie hoofddoelstellingen van het NWO-onderzoek maar heeft, naast de al genoemde reconstructie/capaciteitsverruiming van A20 en Kethelplein, ook de volgende repercussies. Een overbelasting van de A4 leidt waarschijnlijk tot meer verkeer op de A13 en het ontstaan van sluipverkeer door het Westland dat via een "omweg" over het regionale wegennet en het westelijk deel van de A20 naar de Blankenburgtunnel zal trachten te komen. Daarnaast is het deel van de A4 tussen Schiedam en Vlaardingen via de IODS-afspraken in onwrikbaar beton gegoten en qua capaciteit niet meer uitbreidbaar. Dat zou op termijn de discussie weer kunnen aanwakkeren over het doortrekken van de Blankenburgtunnel via een A24 naar de A4 Delft-Schiedam. Een horror-scenario voor het Midden-Delfland gebied dat een monsterverband aan weerstand zal oproepen en daarom te allen tijde vermeden moet worden door de aanleg van een NWO te bezien in de door ons bepleite bredere beoordelingscontext.
- De aanleg van een Blankenburgtunnel zal voornamelijk verkeer in de relaties A20-oost en A4-noord van en naar de A15-west uit de Beneluxtunnel halen. Dat zal in de Beneluxtunnel(s) ruimte bieden voor nog meer Rotterdams korte afstandsverkeer dat thans al voor ca. 70% gebruik maakt van de Ruit. Het is de vraag of dit effect convenieert met één van de belangrijke doelstellingen uit het Masterplan Rotterdam Vooruit om zoveel mogelijk Rotterdams korte afstandsverkeer van de Ruit te weren door binnenstedelijk maatregelen te treffen en projecten te realiseren. Een punt waaraan binnen het Masterplan Rotterdam Vooruit echter weinig uitwerking wordt gegeven.
- Door in de Beneluxtunnel meer ruim baan te geven aan Rotterdams korte afstandsverkeer zal niet alleen het ontlastend effect van een Blankenburgtunnel beperkt blijven maar zal tegelijkertijd in de Beneluxcorridor ook een verkeerssituatie worden gecreëerd die het op termijn aansluiten van een A4-Zuid weer kan bemoeilijken. In feite zou Rotterdam, conform haar eigen doelstellingen, steviger in de bus moeten blazen voor wat betreft het weghalen van een deel van het korte afstandsverkeer op de Ruit en dus ook uit de Beneluxtunnel. Dat vermindert de noodzaak van een Blankenburgtunnel in zijn functie als 3e Beneluxtunnel en versterkt de structuurversterkende méérwaarde van de Oranjetunnel.
- De robuustheid van de A4 corridor ontstaat niet alleen door er verkeer van af te halen met de aanleg van een extra tunnel. Alle knelpunten op de A4 corridor vergen oplossingen, zoals het Kethelplein, de knoop Vijfsluizen en het Beneluxplein al dan niet in de vorm van de A4-zuid. Inzicht in deze oplossingen ontbreekt volledig in de huidige onderzoeken.

Om de omvang van de in de bovenstaande punten beschreven effecten vast te kunnen stellen, alsmede de invloed van de daarop afgestemde aanvullende infrastructurele maatregelen zoals bijvoorbeeld verbreding A20, reconstructie Kethelplein of verlenging/verbreding van de Veilingroute door het Westland, zijn extra verkeersmodelberekeningen nodig. Volgens de minister vallen die echter buiten de scope van het onderzoeksproject. Daarmee wordt naar onze mening een onvolledig beeld gecreëerd waardoor besluitvorming over een samenhangend pakket van maatregelen wordt bemoeilijkt.



Wij achten dat onacceptabel en onverantwoord. Het wekt bedoeld of onbedoeld ook de schijn op van het toepassen van een "salamitactiek" in de besluitvorming.

2.4 Er wordt geen gevolg gegeven aan de aanbevelingen van de Commissie MER

Aan het door ons meermalen gedane verzoek om ook de door de Commissie MER in haar advies van 18 mei 2010 met betrekking tot het plan-MER voor het Masterplan Rotterdam Vooruit gedane aanbevelingen in de verdere onderzoeksaanpak te betrekken, is geen invulling gegeven.

Die aanbevelingen sluiten sterk aan op de opmerkingen en suggesties zoals verwoord in onze zienswijze op de Nota Reikwijdte & Detailniveau. Aan een toelichting op hoe met het advies van de Commissie MER is omgegaan, heeft het tot nu toe ook ontbroken.

Bijzondere punten uit het advies van de Commissie MER zijn ondermeer:

- Het opgestelde concept plan-MER voor het Masterplan Rotterdam Vooruit wordt onvolledig geacht voor een goede onderbouwing van dit Masterplan;
- In de gebiedsvisie is meer aandacht vereist voor onder andere de ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de landschappelijke, ecologische en leefomgevingkwaliteit;
- De mobiliteits- en overige gebiedsambities meer te concretiseren en toetsbaar te maken op doelbereik;
- Vanuit een (beter ingevulde) gebiedsvisie allereerst een meer integrale programmatische benadering te kiezen voor het oplossen van voorziene knelpunten om van daaruit opties voor concrete maatregelen uit te werken. Een geordende en inzichtelijke top-down benadering in de onderzoeksaanpak;
- Geef aan en maak concreet hoe een NWO bijdraagt aan het (integraal) realiseren van de gebiedsvisie;
- Denk bij het realiseren van gebiedsdoelen voor mobiliteit onder andere aan het creëren van een robuust netwerk met sterke verbindingen (weg en OV), waarborgen van een goed woon- en leefklimaat, in acht nemen van het kwetsbare landschap en cultuurhistorische waarden in het Midden-Delfland gebied e.d.;
- Maak duidelijk wanneer sprake is van een robuuste en toekomstvaste oplossing voor bereikbaarheid.

2.5 Korte Blankenburgtunnel is onacceptabel

De in het bestuurlijk overleg van de stadsregio Rotterdam afgesproken randvoorwaarde om geen korte Blankenburgtunnel-varianten in het onderzoek te betrekken, is buiten ons om door de minister teruggedraaid.

Het betreft een variant die dwars door het midden van de Aalkeetpolder zal gaan met een hoge kruising over de spoorlijn naar Hoek van Holland en vervolgens via een open maaiveldligging op de A20 zal aansluiten. Deze variant is voor ons volstrekt onacceptabel en in het bestuurlijk NWO-overleg ook stadsregiobreed afgewezen. Desondanks wil de minister deze variant niet laten vallen, op grond van de simpele reden dat het een zo sober mogelijke variant is en daarom als referentievariant het onderzoeken waard is.

Wij wensen hier volstrekt geen medewerking aan te verlenen vanwege de ingrijpende verstoring van zowel de open Aalkeetpolder als van de Zuidbuurt zijnde heel belangrijke cultuurhistorische elementen van het Midden-Delfland gebied. Wij willen uw Kamer dan ook dringend vragen te bevorderen dat deze centrale middenvariant voor de Blankenburgtunnel per direct uit het onderzoek wordt gehaald.



Gemeente Vlaardingen

2.6 Ongebruikte extra capaciteit in Beneluxtunnel

De minister heeft grote haast in het realiseren van een NWO, vanwege capaciteitsproblemen in de Beneluxtunnel.

In het ambtelijk en bestuurlijk overleg is gebleken dat de ca. 10 jaar geleden bij de aanleg van de 2e Beneluxtunnel aangelegde wisselstrook niet in de model- en capaciteitsberekeningen is meegenomen. Deze strook is destijds bewust aangelegd om in de zwaarste spitsrichting extra capaciteit te kunnen bieden. Het is bijzonder merkwaardig om nu te moeten constateren dat deze vooruitziende aanleg van één van de eerste "plusstroken" in dit land tot op heden afgesloten blijft voor het verkeer en niet meegenomen wordt in de verkeersberekeningen.

Conclusie

Het is tot op heden in het NWO-proces niet goed mogelijk gebleken bovengenoemde en voor ons wezenlijke zaken in het onderzoek betrokken te krijgen. Oorzaak daarvan ligt met name in het al meermalen genoemde standpunt van de minister om de onderzoeksdoelstellingen en projectscope zo beperkt mogelijk te houden, en probleem en oplossing vooral vanuit een sectorale invalshoek te benaderen. Een standpunt dat naar onze mening onhoudbaar is vanwege de fricties met de overeengekomen Elverdingaanpak, de vele in het geding zijnde belangen en vanwege het grote risico op draagvlakverlies zoals eerder al uiteengezet is.

Vlaardingen, 23 augustus 2011