

Vergaderjaar 2010–2011

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 september 2011

Met deze brief geef ik invulling aan uw verzoek d.d. 30 juni jl om een reactie te geven op een drietal documenten over de lopende MIRT Verkenning naar een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam.

De drie documenten zijn:

- een position paper van de gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Midden-Delfland, Schiedam en deelgemeente Hoek van Holland;
- een analyse van het participatieproces Elverding namens het Actiecomité Blankenburgtunnel Nee;
- een alternatief mobiliteitsplan van Milieudefensie over een groene Metropoolregio Den Haag-Rotterdam.

Position paper van gemeenten en deelgemeente

De positie van de vier gemeenten en de deelgemeente zoals verwoord in het position paper, is mij bekend. In een Regionaal Bestuurlijk Overleg wordt regelmatig met onder meer deze partijen van gedachte gewisseld over de voortgang en tussenresultaten van de verkenning.

In het BO MIRT van november 2010 heb ik met de regio afgesproken dat in de verkenning een korte Oranjetunnel en een korte en een lange Blankenburgtunnel met elkaar worden vergeleken. De planning is om in november van dit jaar een keuze te maken voor één van de tunnelvarianten.

De keuze voor één van de mogelijke tunnelvarianten wordt gebaseerd op de resultaten van meerdere nog lopende onderzoeken: verkeer, ontwerp & inpassing, doelbereik & effecten op de omgeving (o.a. Plan MER) en kosten & financiering. Op deze wijze wordt alle relevante informatie voor

het maken van een keuze verzameld. Conform Sneller en Beter worden burgers, belangenorganisaties en overheden actief betrokken.

Ik betreur het dat bij een aantal gemeenten het beeld is ontstaan, dat de verkenning voorsorteert op een keuze voor de Blankenburgtunnel. Een keuze is nog niet gemaakt. Er zijn op dit moment in de verkenning nog twee varianten van een Oranjetunnel en drie varianten van een Blankenburgtunnel aan de orde.

Ter toelichting voeg ik een afschrift bij van de brief die ik hierover medio augustus verstuurde aan de Stadsregio Rotterdam, voorzitter van het Regionaal Bestuurlijk Overleg.¹ Nadere informatie over de vijf varianten is te vinden op www.projectnwo.nl.

Analyse participatieproces namens Actiecomité Blankenburgtunnel Nee

Het Actiecomité geeft een analyse van de burgerparticipatie, die in het voorjaar van 2011 heeft plaatsgevonden. Dit participatieproces is één van de onderdelen van het totale proces van de MIRT Verkenning.

Om het doel en de functie van het participatieproces duidelijk te maken, geef ik u een overzicht van het gehele proces voor de Verkenning NWO:

- Januari 2011: Publicatie Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
De notitie R&D is bedoeld om betrokkenen vooraf te informeren en raadplegen over de gewenste inhoud en diepgang van het Plan-MER.
- Februari-juni: Burgerparticipatie
Van februari tot en met juni heeft het project NWO meedenkbijeenkomsten georganiseerd voor overheden, bedrijfsleven, belangenorganisaties en omwonenden. In vijf bijeenkomsten zijn eerst de belangrijkste waarden van het gebied in kaart gebracht. Met andere woorden: welke elementen in de omgeving zijn zo belangrijk dat het project NWO daar in het ontwerp rekening mee moet houden. Vervolgens hebben deelnemers met behulp van de deskundigen van Rijkswaterstaat tracés getekend hoe een Oranje- of Blankenburgtunnel zou kunnen lopen.
- Juni-juli: van 60 ideeën naar vijf varianten
De ruim 60 ideeën die uit de meedenkbijeenkomsten zijn gekomen, zijn beoordeeld op basis van technische haalbaarheid, projectopdracht, rijksbeleid en meerwaarde. Zo zijn uiteindelijk vijf varianten ontstaan, die maakbaar zijn.
- Juli-oktober: onderzoek
Voor elke variant wordt een ontwerp gemaakt. Vervolgens worden de effecten op verkeer, natuur en milieu in kaart gebracht. Voor de varianten worden ook kostenramingen gemaakt.
- Oktober: voorlopige resultaten bekend
Er worden informatieavonden georganiseerd voor omwonenden.
- November: bestuurlijke voorkeur
In november zal ik een voorkeur uitspreken voor de Oranje- of Blankenburgtunnel. Ik raadpleeg hiervoor de betrokken overheden.
- Voorjaar 2012: concept Structuurvisie
De voorkeur voor één van de tunnelvarianten wordt uitgewerkt en onderbouwd in een Ontwerp Structuurvisie, inclusief voorkeursbeslissing, die ter inzage wordt gelegd en waarop gereageerd kan worden.

Het primaire doel van de participatie, in de vorm van meedenk- en ontwerpessies, was om de gebiedskenmerken en de persoonlijke kennis en beleving van omwonenden te inventariseren voor de gebieden waar mogelijk een nieuwe oeververbinding wordt gerealiseerd. Dit is zowel in de aanloop naar, als tijdens deze bijeenkomsten vermeld. De

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

afweging tussen beide alternatieven was in de sessies nadrukkelijk niet aan de orde. Het meedenken aan varianten impliceert op geen enkele wijze steun voor of afweging van deze varianten.

Het actiecomité geeft aan teleurgesteld te zijn over het verloop van de participatie dit voorjaar. Als belangrijkste redenen daarvoor worden genoemd: gebruik van achterhaalde gegevens, inbreng van deelnemers is buiten beschouwing gelaten, spelregels zijn gedurende het meedenkproces veranderd, het eindproduct bevat geen eerlijke vergelijking tussen beide tunnelvarianten (Oranjetunnel en Blankenburgtunnel) en van de oorspronkelijk 64 ingetekende tunneltracés zijn er slechts een paar overgebleven.

Het actiecomité is in 2010 gestart en sindsdien betrokken bij de Verkenning Rotterdam Vooruit, waarvan de NWO onderdeel uitmaakt. Gezien het belang dat het comité vertegenwoordigd, is een kritische opstelling van deze partij in het participatieproces op zijn plaats. Een kritische inhoudelijke bijdrage stel ik ook op prijs, omdat dit de kwaliteit van de verkenning ten goede komt. In het beeld dat spelregels tijdens het proces worden veranderd en er geen sprake is van een eerlijke vergelijking, herken ik mij echter niet. Ook niet op basis van reacties van andere deelnemers aan de participatiebijeenkomsten.

Ik reageer op verzoek van uw Kamer op alle afzonderlijke kritiekpunten van het comité. Ik doe dat in de bijlage bij deze brief.

De hoofdlijn van mijn reactie op de inhoudelijke kritiekpunten is, dat de verkenning nog allerminst is afgerond en er dus ook nog geen sprake is van een besluit voor een Oranje- of een Blankenburgtunnel. Diverse onderzoeken zijn nog in uitvoering. Met deze onderzoeken wordt actuele informatie verzameld, voor het maken van een keuze voor één van de tunnelvarianten.

Groene Metropoolregio van Milieudefensie

Milieudefensie heeft een mobiliteitsplan opgesteld voor de regio Rotterdam – Den Haag volgens de formule «benutten, beprijzen en bouwen». Milieudefensie stelt dat de geplande uitbreidingen van het wegennet in de vorm van de A13/16 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding niet nodig zijn, indien er voor deze benadering wordt gekozen.

Samen met regionale overheden heb ik de mobiliteitsproblemen in de regio Den Haag – Rotterdam de afgelopen jaren verkend in de MIRT-verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden. Het mobiliteitsplan van Milieudefensie verwijst ook naar een aantal rapportages die deze verkenningen hebben opgeleverd. Een aantal uitgangspunten van het mobiliteitsplan van Milieudefensie kan ik dan ook onderschrijven. Al enige jaren geleden is geconcludeerd dat er meer nodig is dan alleen wegenaanleg. Om die reden investeren rijk en regio daarom ook in het beter benutten van de bestaande infrastructuur en in openbaar vervoer.

Met mijn brief aan de Tweede Kamer van 14 juni dit jaar (kamerstuk 32 500 A, nr. 81) heb ik het programma Beter Benutten gepresenteerd. Dit programma richt zich op een betere spreiding over de dag van het gebruik van weg en openbaar vervoer en het optimaliseren van de beschikbare capaciteit van deze infrastructuurnetwerken. Samen met decentrale overheden en bedrijfsleven stel ik gebiedspakketten samen; ook voor de regio Rotterdam – Den Haag. In de laatste maanden van dit jaar maak ik regionale afspraken over de gebiedspakketten en informeer ik de Tweede Kamer.

Het plan van Milieudefensie bevat meerdere openbaar vervoerprojecten. Aan een deel van deze projecten wordt gewerkt door rijk en/of regio:

- Projecten in realisatie: de vernieuwde stations Rotterdam CS en Den Haag CS zijn in aanbouw, evenals de Spoor tunnel Delft. Binnenkort rijdt de Erasmusmetrolijn van Den Haag naar Rotterdam door naar het centrum van Rotterdam en Slinge. Deze projecten verbeteren de netwerksamenhang en verknoping binnen het OV netwerk van de Zuidvleugel.
- Spoor Rotterdam – Den Haag: in de voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is opgenomen dat er 8 IC's en 6 Sprinters gaan rijden tussen Den Haag en Rotterdam. Hiervoor wordt een uitbreiding naar 4 sporen gerealiseerd tussen Rijswijk en Delft Zuid. De integrale viersporigheid die Milieudefensie bepleit is daar niet voor nodig.
- Hoekse Lijn ombouwen tot lightrailverbinding: het ontwerp dat voor dit project wordt gemaakt door de Stadsregio Rotterdam is in een vergevorderd stadium. Over het toekomstig beheer van deze lijn vindt nog overleg plaats met mijn ministerie.
- Metroring op Rotterdam-Zuid: Het uitbreiden van het Rotterdamse OV richting Rotterdam-Zuid is onderzocht in de Verkenning Rotterdam Vooruit. Door de beperkte financiële mogelijkheden van rijk en regio om te investeren in grootschalige infrastructurele projecten, en deels door onduidelijkheid over gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, zien rijk en regio op dit moment geen mogelijkheden om dit OV project voor 2024 te realiseren. Vooruitlopend op de structurele ingrepen is een samenhangend pakket aanloopinvesteringen voor de periode tot 2020 in beeld gebracht. Voor zo ver deze aanloopinvesteringen passen binnen het programma Beter Benutten, worden ze ingebracht en afgewogen.
- OV over water: de Stadsregio Rotterdam heeft in juni 2011 besloten de Aqualiner, die vaart tussen de Willemskade, de St. Jacobshaven en de Heijplaat, de komende zeven jaar financieel te steunen. Uitbreiding van personenvervoer over water blijft volgens de Stadsregio in kleine stappen mogelijk en zal worden beoordeeld in het kader van de ontwikkeling van de stadshavens en andere rivierzones.

De andere openbaar vervoerprojecten uit het plan van Milieudefensie staan bij rijk en/of regio niet op de agenda voor de komende jaren. Een reden hiervoor is bij een aantal projecten, dat uit verkennende onderzoeken onvoldoende nut en noodzaak is gebleken.

Mijn standpunt over de derde pijler van het plan Groene Metropoolregio – berijzen – heb ik met uw Kamer onder andere besproken in het Algemeen Overleg Filebestrijding van juni dit jaar. Zoals bekend, onderneem ik op dit vlak geen initiatieven.

Al met al deel ik de inzet van Milieudefensie, dat het van belang is om in te zetten op Beter Benutten en openbaar vervoerprojecten. De conclusie dat hierdoor investeringen in wegutbreidingen niet meer nodig zouden zijn, gaat mij echter te ver. Uit de Trajectnota/MER voor de A13/16 blijkt, waarom deze wegverbinding nodig is. Ik verwacht dit najaar een Standpunt te kunnen innemen over de te realiseren variant. Voor de NWO – het andere wegenproject dat volgens Milieudefensie niet nodig is – is nut en noodzaak in 2010 gebleken uit de Verkenning Rotterdam Vooruit. De lopende onderzoeken leveren beslisinformatie op om een keuze te maken voor één van de tunnelvarianten.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

REACTIE OP ANALYSE ACTIECOMITÉ BLANKENBURGTUNNEL NEE

1.

Bij de presentatie van de verkeersstromen is gewerkt met een verouderd rekenmodel (NRM 2.4); slechts doorgerekend tot 2020 en zonder de ingebruikname van Maasvlakte 2 hierbij te betrekken. Op het moment dat een Oranjetunnel of een Blankenburgtunnel wordt opgeleverd, zijn deze cijfers al niet meer relevant. Er wordt op dit moment druk gerekend met NRM 2011 (opgeleverd 28-3-2011), maar daar hebben de participanten nu niks meer aan. Zij zijn dus niet geïnformeerd over de werkelijke verkeers-technische gevolgen van de aanleg van de ene of de andere tunnel. Daardoor is het gehele verdere verloop van de verkenningsfase, en dus ook de vergaarde beslisinformatie, op cruciale wijze beïnvloed.

Kennelijk is het beeld ontstaan dat er al een besluit is genomen op basis van onvoldoende informatie. De verschillende onderzoeken, die onderdeel uitmaken van de verkenning, zijn echter nog volop in uitvoering. Met deze onderzoeken wordt actuele informatie verzameld, voor het maken van een keuze voor één van de tunnelvarianten. Er is nog geen besluit genomen. Het doel van de verkeerscijfers, die tijdens de participatie zijn getoond, was om openheid te bieden over en een beeld te krijgen over mogelijke verkeerseffecten en het oeverkruisend verkeer. De daadwerkelijke verkeerseffecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet zijn onderdeel van het verkeersonderzoek dat momenteel wordt uitgevoerd met NRM 2011. Dit is de meest actuele versie van het verkeersmodel dat in alle rijkswegenprojecten wordt gebruikt. Dat model geeft de verkeerseffecten in groter detail en over een groter gebied. Daarnaast kunnen met deze nieuwe versie niet alleen prognoses worden gemaakt voor de periode tot 2020, maar ook voor de periode tot 2030.

2.

Bij de gepresenteerde analyse van de verkeersstromen bij de aanleg van respectievelijk een Blankenburgtunnel of een Oranjetunnel, is enkel getoond wat de gevolgen zijn voor die specifieke verkeersstromen (bv Voorne-Putten – Rotterdam-noord). De effecten op de overige verkeersstromen zijn daarbij buiten beschouwing gelaten. Hierdoor is het onmogelijk om de juiste conclusies te trekken uit de aanleg van de ene of de andere tunnel.

Zie vraag 1.

3.

Bij de presentatie van de verkeersstromen is geen onderscheid gemaakt tussen personen- en vrachtverkeer, zonder enige nadere toelichting. Echter, zonder dit onderscheid zijn de gevolgen voor de snelheid van het verkeer, de uitstoot van schadelijke stoffen, de geluidsoverlast en de filelengte, onvoldoende in te schatten om een gedegen afweging te kunnen maken.

In het PlanMER worden de tunnelvarianten onderzocht op effecten van de genoemde aspecten, alsmede effecten op milieu en natuur. Dat geschiedt op basis van nieuw verkeersonderzoek (NRM 2011) dat inzicht biedt in de verkeersstromen, inclusief verdeling vrachtverkeer – personenverkeer.

4.

In de gebruikte verkeersmodellen zijn de niet-oeverkruisende verkeersstromen – dus o.a. die op de A15 en de A20, alsmede de verkeersstroom tussen Rotterdam en Delft/Den Haag niet meegenomen. Terwijl die aannemelijk toch voor een deel de congestie bij de tunnelmonden van de

Beneluxtunnel veroorzaken en een sterke wisselwerking hebben met de overige verkeersbewegingen op en rond de ruit van Rotterdam. Informatie om het tegendeel aan te tonen, is niet verstrekt.

Zie vraag 1.

5.

Bij de presentatie van de verkeersstromen zijn de gevolgen van en voor de Brienoordbrug buiten beschouwing gelaten. Hierdoor is een deel van de gevolgen van de ene of de andere eventuele tunnelvariant buiten beschouwing gelaten, zonder inzichtelijk te maken waarom.

Deze verkeersstroom is toen inderdaad buiten beschouwing gelaten, omdat de Brienoordcorridor verder van NWO aflight, zodat op voorhand geen relevante effecten zijn te verwachten.

6.

In de gebruikte verkeersmodellen zijn alle N-wegen opgenomen, behalve de N468 (Maasland-Schipluiden-A4). Deze weg ligt echter bijna in het verlengde van een mogelijke Blankenburgtunnel. De aanleg van deze tunnel zal ongetwijfeld ook gevolgen hebben voor de N468. Er is geen informatie verschaft om dit in te kunnen schatten of te beoordelen.

Zie vraag 1. De berekeningen met het verkeersmodel NRM 2011 zullen de effecten op de N468 inzichtelijk maken.

7.

De gevolgen voor het verkeersaanbod vanuit het westen voor het Kethelplein (A20), zijn buiten beschouwing gelaten. Hierdoor hebben de deelnemers onvoldoende informatie gekregen over de werkelijke of ingeschatte gevolgen van beide tunnelvarianten. M.a.w.: als iemand wéét dat een bepaalde variant onherroepelijk een stukje verderop een nieuw knelpunt zal veroorzaken, dan zal die daar ongetwijfeld anders tegenaan kijken dan wanneer daar niks over bekend is. In het eerste geval zal die variant waarschijnlijk niet eens op tafel komen, in het tweede geval (zoals nu) mogelijk wel.

Zie vraag 1. De berekeningen met het verkeersmodel NRM 2011 zullen de effecten bij het Kethelplein inzichtelijk maken.

8.

Bij de presentatie van de verkeersstromen is ervan uitgegaan, dat er geen verkeersrelatie bestaat tussen Spijkenisse en het Westland. Dit lijkt niet erg aannemelijk, maar informatie die deze aanneme wèl onderbouwt, was niet voorhanden.

Zie vraag 1.

9.

Bij de presentatie van de verkeersstromen is men ervan uitgegaan, dat verkeer uit Brabant geen significante stroom vormt, die relevant genoeg is om in de rekenmodellen te betrekken. Ook dit wekt bevreemding, maar ook hierover was geen nadere informatie voorhanden.

Zie vraag 1.

10.

Bij de gepresenteerde verkeersstromen is geen analyse gemaakt van de spitsperioden, alleen van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Dit wekt

grote bevreemding, aangezien niet de verkeersintensiteit als zodanig, maar de knelpunten tijdens de spits het grote probleem vormen. En die knelpunten zijn met deze analyse volstrekt onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

Zie vraag 1. Het lopende verkeersonderzoek (NRM 2011) zal inzicht bieden in intensiteiten tijdens de spits.

11.

De concrete aansluiting van de tracés op bestaand (A20 of A15) of nieuw weggennet kon aan de tekentafels niet worden ingetekend. In de voorlaatste sessie is hier nog een poging toe gedaan, maar in de laatste sessie heeft men dit (men zei vanwege tijdgebrek) laten vervallen. Toch deed/doet men voorkomen, dat bv alle aansluitingen op de A20 van een Blankenburgtunnel, ten zuiden hiervan zouden plaatsvinden. Dit zou betekenen dat er geen verkeer vanuit Rozenburg rechtstreeks naar het Westland zou kunnen rijden. Deze vaststelling is tijdens de eindpresentatie van 22 juni jl nog afgedaan met de opmerking dat dit later (na de participatieprocedure dus) wel duidelijk zou worden. Mocht blijken, dat er toch ten noorden van de A20 een aansluiting moet worden gecreëerd, dan heeft dit gevolgen voor de gebiedskenmerken in dit deel van het plangebied. Gevolgen die zeer gevoelig liggen bij velen. Het buiten beschouwing laten van deze gevolgen heeft het verloop van de zogenoemde «tekentafelsessies» significant beïnvloed. Daarmee is ook de uitkomst onzuiver gemaakt en ongeschikt als beslisinformatie.

Over de concrete aansluiting op A20 en A15 – zowel bij de Blankenburgverbinding als de Oranjeverbinding – is steeds aangegeven, dat de nieuwe autosnelweg volwaardig wordt ontsloten en verkeer in alle richtingen gebruik kan maken van de nieuwe oeververbinding. Bij de aansluiting van de Blankenburgverbinding op de A20 wordt uitgegaan van een zodanige vormgeving van de boogstralen ten noorden van de A20, dat er sprake is van minimaal ruimtebeslag en dat deze gerealiseerd kunnen worden in de beschikbare strook rijksgrond. De waarde en gevoeligheid van de polder ten noorden van de A20 zijn in kaart gebracht (o.a. de eendenkooi Aalkeetpolder), mede dankzij de participatiebijekomsten.

12.

Eén participant maakte bij elke sessie gewag van een rapport, waaruit onomstotelijk zou blijken dat een NWO in combinatie met de A4 Midden-Delfland onmogelijk is. Oud-minister Winsemius heeft in oktober 2007 deze informatie openbaar gemaakt in het vakblad Cobouw. De projectororganisatie weigerde steevast hierop in te gaan, overigens zonder het bestaan en de uitkomsten hiervan te ontkennen of te weerleggen. Het is niet alleen belangrijk voor de participanten, maar zeker ook voor de leden van de vaste Kamercommissie en het verloop van het besluitvormingsproces, dat iedereen hieromtrent juist en volledig geïnformeerd wordt.

Het rapport waarnaar wordt verwezen betreft een openbare houtskool-schets, waarover u bij verschillende gelegenheden bent geïnformeerd (zie TK 2007/2008, 30 561 nr. 7).

13.

Uit een ander rapport, gemaakt in opdracht van het Havenbedrijf («Nadere analyse oostelijke varianten Blankenburgtracé» van Goudappel Coffeng, uit april 2011), blijkt dat een Blankenburgtunnel geen tijdwinst zal opleveren tussen zowel Rozenburg en Den Haag als het Beneluxplein en Den Haag en dat zo'n tunnel veel minder verkeer zal afwikkelen dan nog altijd wordt aangenomen. Deze bevindingen zijn tot stand gekomen met hetzelfde verkeersmodel (NRM 2.4) als waar Rijkswaterstaat mee heeft

gerekend. Van dit rapport had de projectorganisatie wel kennis genomen, maar de informatie hieruit is verder niet meegenomen, doch ook niet weersproken. Ook deze informatie zou moeten worden bestudeerd en moeten worden meegenomen in de verkenningsfase.

De studie in opdracht van het Havenbedrijf is mij bekend. Zoals ik bij vraag 1 aangaf, waren de daadwerkelijke verkeerseffecten niet primair aan de orde bij de participatiebijeenkomsten. Onderzoek met het nieuwe verkeersmodel loopt nog.

14.

De gevolgen voor de luchtkwaliteit en overige milieuaspecten van beide tunnelvarianten zijn in de gehele verkenningsfase buiten beschouwing gelaten. Deze gevolgen zijn ongetwijfeld wel van invloed op de afwegingen van de deelnemers. Ook hierdoor is de uitkomst vertroebeld.

Zie vraag 3. Milieuaspecten worden in nog lopende onderzoeken in beeld gebracht.

15.

De criteria techniek, veiligheid en extreme kosten («sober en doelmatig») voor de «zeef» die de projectorganisatie hanteerde – zelf noemen ze het «trechteren» – zijn nimmer nader toegelicht of gemotiveerd. In een enkel geval was zelfs de aanname onjuist; zo zou er geen 50KM bocht mogen worden aangelegd vanaf de A20 naar de Blankenburgtunnel, terwijl dit wettelijk wel is toegestaan.

In de laatste serie meedenkbijeenkomsten is mondeling toegelicht dat een aantal ingebrachte ideeën afvalt op grond van technische haalbaarheid, ontwerprichtlijnen en veiligheid of extreme kosten. Voorbeelden zijn maximale boogstralen, toelaatbare hellingshoeken, de faalkans van de Maeslantkering en meer dan € 100 miljoen kosten voor een bedrijfsverplaatsing of -stillegging. Zo past een 50 km-bocht niet binnen het beleid om autosnelwegen met elkaar te verbinden met vrijliggende aansluitingen, waarop 120 km/u gereden kan worden.

16.

De projectorganisatie meldde aanvankelijk dat een oostelijk van de Maeslantkering aangelegde Oranjetunnel technisch onmogelijk was. Later meldde men dat de werkelijke reden is dat men opziet tegen de kosten om bedrijven uit te kopen.

De keuzemogelijkheden voor de ligging van de Oranjeverbinding wordt vooral bepaald door de nabijheid van de Maeslantkering. De stabiliteit van deze kering vereist dat in het gebied aan weerszijde van de kering, maar zeker aan de oostzijde, de ondergrond niet wordt aangetast. Daarom wordt uitgegaan van een tracé ten westen van de Maeslantkering.

17.

Tot aan de laatste sessie werd verteld dat voor beide tunnels zowel een coupurekering (schuif in het wegdek) als een kanteldijk (tunnelmond minimaal op Deltaniveau) mogelijk zijn, om overstroming bij tunnellekkage te voorkomen. Pas tijdens de laatste sessie kwam men hierop terug, simpelweg verwijzend naar «staand beleid», dat kennelijk een kanteldijk vereist. Ook hiermee hebben de participanten dus alleen in de laatste sessie rekening kunnen houden. Voor veel mensen betekent dit dat hun inspanningen in alle vorige sessies feitelijk verspilde moeite is geweest en dat talloze varianten ineens onbruikbaar bleken. Tijd om hiervoor alternatieven te verzinnen, was er toen niet meer.

Toepassing van een kanteldijk is staand beleid bij doorkruisen van een primaire waterkering, om te voorkomen dat bij een onverhoopte calamiteit (lek in tunnel) overstroming van het naastgelegen gebied plaatsvindt. Dat is ook steeds als zodanig gecommuniceerd. In deze context bestaat een kanteldijk uit een 7 meter hoog zandlichaam in de vorm van een ringdijk rond de tunnelmond. Een dergelijke kanteldijk wordt ervaren als een visuele barrière in het open landschap.

18.

Tijdens de sessie van 9 mei 2011 vertelde iemand van de projectorganisatie (BGSV landschaparchitecten), dat nut en noodzaak van een NWO niet vast staan. Dit werd publiekelijk bestreden door een ander organisatie lid, werkzaam voor Rijkswaterstaat. Toen het publiek daar nader op in wilde gaan, werd dit niet toegestaan.

Nut en noodzaak van de NWO zijn eerder onderzocht in de Verkenning Rotterdam Vooruit en de resultaten (Masterplan Rotterdam Vooruit) zijn bestuurlijk afgehecht in het BO-MIRT van november 2010. De Tweede Kamer is daarover geïnformeerd. Op grond daarvan is de verkenning NWO gestart.

19.

Volgens vrijwel alle participanten is de scope van de NWO veel te beperkt. De relatie met het verkeer van en naar de Haagse regio is vrijwel volledig buiten beschouwing gelaten. (Volgens iemand van Rijkswaterstaat valt dit de gemeentebesturen van Rotterdam en Den Haag aan te rekenen. De minister wil niet langer wachten tot deze tot overeenstemming komen.)

De Verkenning Rotterdam Vooruit en de Verkenning Haaglanden zijn op brede schaal aangepakt. Uitgaande van de bestaande landelijke en regionale ruimtelijk- economische kaders, is voor weg en OV gekeken naar de gehele mobiliteitsproblematiek van de Zuidvleugel. Ik heb nooit aangegeven dat er niet op overeenstemming kan worden gewacht.

20.

De gebiedskenmerken zijn tijdens de tekentafelsessies ingetekend op «oude kaarten van een heel aantal jaren geleden; niet alles komt meer overeen», zoals de medewerker van de projectorganisatie het verwoordde. Het wekt niet erg veel vertrouwen, wanneer men kennelijk niet in staat is om actuele en juiste gebiedskaarten te hanteren. Los nog van de eventuele omissies en verkeerde conclusies die vervolgens getrokken worden.

Meerwaarde van meedenkbijeenkomsten is nu juist dat omwonenden recente en nog te verwachten ontwikkelingen in een gebied kunnen benoemen. Gedetailleerde gebiedskaarten lopen altijd achter op de jongste ontwikkelingen, vanwege de verwerkingstijd van nieuwe informatie. Aanvullend wordt gebruik gemaakt van kadastrale informatie, actuele luchtfoto's en satellietbeelden.

21.

Het wel of niet intekenen of noteren van opties, wensen en opmerkingen van participanten verliep nogal willekeurig; niet volgens duidelijke criteria en zonder enige verificatie. De geproduceerde «verslagen» van de bijeenkomsten zijn slechts interpretaties van Rijkswaterstaat en kunnen dan ook niet worden gebruikt als objectieve weergaven van hetgeen door Rijkswaterstaat én door participanten naar voren is gebracht.

Het primaire doel van de participatie, in de vorm van meedenk- en ontwerpessies, was om de gebiedskenmerken en de persoonlijke kennis en beleving van omwonenden te inventariseren voor het gebied waar mogelijk een nieuwe oeververbinding wordt gerealiseerd. Dit is zowel in de aanloop naar, als tijdens deze bijeenkomsten vermeld. De afweging tussen beide alternatieven was in de sessies nadrukkelijk niet aan de orde. Het meedenken aan varianten impliceert op geen enkele wijze steun voor of afweging van deze varianten.

22.

Tijdens de bijeenkomsten is in veel gevallen niet duidelijk gemaakt welke wegingsfactor er aan de kwaliteiten van gebiedskenmerken moet worden toegedicht. Dit heeft ongetwijfeld gevolgen gehad voor de houding van de deelnemers ten aanzien van bepaalde varianten.

Ingebrachte ideeën over gebiedskenmerken zijn inderdaad zonder verdere weging geregistreerd en meegenomen in de rapportage. Oordeels- en meningsvorming over de resultaten van de verkenning vindt dit najaar plaats, na afronding van lopende onderzoeken.

23.

Zwaarwegende gebiedskenmerken zoals rijksmonumenten en delen van de EHS zijn niet in beide zoekgebieden gelijk gewogen. In het Oranjetracé moesten die hoe dan ook worden ontzien, in het Blankenburgtracé werd het doorsnijden van een rijksmonument of de EHS echter niet als bezwaarlijk gekwalificeerd. Ook werd aan de tekentafels volledig voorbijgegaan aan het feit dat het Blankenburgtracé deel uitmaakt van de Rijksbufferzone. Recentelijk is dit gebied zijn 30-jaar durende, wettelijk beschermde status op grond van de Reconstructiewet Midden-Delfland kwijtgeraakt.

Bij de Oranjetunnel is sprake van een Natura 2000-gebied (Staelduinse Bosch) dat een bijzondere wettelijke status heeft. De status van het enige rijksmonument bij de Oranjetunnel (het sluisgebouw boven het Oranjekanaal) is gelijk aan elk van de vier monumentale boerderijen bij de Blankenburgtunnel.

24.

Participanten konden met hun voorstellen voor tunnelvarianten, slechts ten dele of helemaal niet anticiperen op varianten, die uiteindelijk door de minister wel of niet zullen worden afgekeurd. De afwegingskaders van de minister zijn immers nog niet bekend, net zomin als de uitkomsten van de MER-rapportages. Hierdoor zijn mogelijk andere varianten ten onrechte buiten beschouwing gebleven, en is er tevergeefs energie gestoken in varianten die wel op tafel zijn gelegd, maar kansloos zullen zijn.

Zie mijn bijgevoegde brief aan de Stadsregio Rotterdam over de vijf varianten die nader worden uitgewerkt en de wijze waarop deze zijn gekozen.

25.

Tot aan de laatste tekensessie was volgens de projectorganisatie voor beide tracés een boortunnel mogelijk. Tijdens de laatste sessie moest ineens de Blankenburgtunnel een zinktunnel worden, omdat Rozenburg een directe aansluiting hierop had geëist. Zelfs een combinatie van een zink- en een boortunnel was niet bespreekbaar, omdat deze naar de mening van RWS te duur zou worden. Hiermee verdween direct het overgrote deel van de reeds ingetekende Blankenburgtunneltracés in de prullenbak. Bovendien staat daarmee vast dat een Blankenburgtunnel alleen aangelegd kan worden door vrijwel het hele gebied tussen de

Waterweg en de A20 om te ploegen, en het onmogelijk wordt om de EHS (Rietputten en Volksbos) en alle rijksmonumenten te sparen. Daarnaast is hiermee het participatieproces van burgers, bedrijfsleven en belangenorganisaties, eenzijdig en door slechts één partij, zeer sterk beïnvloed.

Het gaat hier om een technische beperking: de Blankenburgtunnel kan alleen als zinktunnel worden uitgevoerd, omdat een boortunnel dieper moet liggen, en er tussen de tunnelmond op de zuidoever en de aansluiting op de A15 in dat geval een te grote hellingshoek resulteert. De eis voor een aansluiting van Rozenburg staat hier los van.

Een combinatie van een zinktunnel voor de passage van de Nieuwe Waterweg en een boortunnel voor de passage naar de A20 is technisch mogelijk, maar verhoudingsgewijs erg duur. Bovendien dienen ten behoeve van een tunnelboor aan beide einden van de tunnel ook gebieden te worden ontgraven. Overigens wordt maar een deel van het gebied tussen de Waterweg en de A20 beïnvloed door de aanleg van een zinktunnel. De gevolgen voor de Rietputten, het Volksbos en de rijksmonumenten worden meegewogen in de beslissing over het voorkeursalternatief.

26.

Tijdens de laatste sessie gold ineens als eis, dat een Oranjetracé vloeiend moet overgaan in de A20, zonder een fatsoenlijke of gelijkwaardige aansluiting noordwaarts, richting Den Haag. Dit volgens de projectorganisatie op (niet nader gemotiveerd) verzoek van de gemeente Westland.

De opdracht van het project NWO is het verbinden van de A15 met de A20. Er is geen plan voor een (auto)snelweg in noordelijke richting (een A54). Er wordt wel een verbinding met het onderliggend wegennet in de onderzoeken meegenomen, namelijk met knooppunt Westerlee.

27.

De voorgestelde aanleg van een Oranjetracé als 2x2 strooks 80 km/uur-weg werd, zonder duidelijke motivatie, van tafel geveegd. Terwijl dit volgens deskundigen net zo doelmatig kan zijn, en véél goedkoper is dan een 2x2 strooks 100 km/uur weg.

In de ontwerpen wordt rekening gehouden met een toekomstvaste rijnsnelheid van 100–120 km/u. De breedte van de tunnel wordt gedimensioneerd op 120 km, ook al is de inrichting vooralsnog als 100km-weg. Er is overigens geen reden om aan te nemen dat een 80km-weg veel goedkoper is dan een 100km-weg.