

Vergaderjaar 2013–2014

**32 598**

## **Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding**

**C**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 14 maart 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> heeft kennis genomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 30 januari 2014 inzake de Rijksstructuurvisie bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Deze brief is een reactie op de vragen die op 11 december 2013 zijn gesteld.<sup>2</sup> De commissie heeft op 4 februari 2014 geconstateerd dat behoefte bestond naar aanleiding van deze brief nadere vragen te stellen. Deze nadere vragen zijn opgenomen in de brief aan de Minister van Infrastructuur en Milieu van 14 februari 2014.

De Minister heeft op 14 maart 2014 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand schriftelijk verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
De Boer

<sup>1</sup> Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Essers (CDA), Kox (SP), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Witteveen (PvdA), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Vliegenthart (SP), Flierman (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV), Duivesteijn (PvdA), Koning (PvdA)

<sup>2</sup> Verslag schriftelijk overleg (32 598, B)

## BRIEF AAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Den Haag, 14 februari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) heeft met belangstelling kennis genomen van uw brief van 30 januari 2014 inzake de Rijksstructuurvisie bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Uw brief is een reactie op de vragen die op 11 december 2013 zijn gesteld.<sup>3</sup> De commissie heeft op 4 februari 2014 geconstateerd dat bij de leden van de fractie van **GroenLinks** behoefte bestaat naar aanleiding van uw brief nadere vragen te stellen.

De leden van de fractie van **GroenLinks** danken u voor de antwoorden op de gestelde vragen. Naar aanleiding van deze antwoorden hebben zij de behoefte u de volgende nadere vragen te stellen. De leden van de **SP** fractie sluiten zich bij deze vragen aan.

In de beantwoording van de vragen rond het besluitvormingsproces van de NWO geeft u aan volgens de motie Dijksema en Wiegman-Van Meppelen Scheppink te hebben gehandeld. De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat betrokken organisaties, zoals Natuurmonumenten en de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland dit oordeel niet delen, evenals onafhankelijke deskundigen.<sup>4</sup> Volgens hen is het brede participatieproces bij de NWO pas gestart nadat de probleemstelling al was vastgesteld en de hoofdkeuze voor de oplossing, de aanleg van de NWO, al was gemaakt.

Is er een onafhankelijke commissie ingeschakeld of zijn onafhankelijke deskundigen benaderd om te toetsen of het besluitvormingsproces zorgvuldig en conform Commissie Elverding is verlopen? Zo nee, bent u bereid dit alsnog te doen?

U geeft aan dat nut en noodzaak van de NWO zijn aangetoond aan de hand van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), waarbij rekening is gehouden met een hoog en laag groeiscenario. In de MKBA wordt echter alleen naar de effecten van de voorgestelde oplossingen op maatschappelijke kosten en baten gekeken, en wordt niet nut en noodzaak en het probleem aangetoond.

In de structuurvisie wordt een overzicht van verwachte knelpunten 2020–2040 gegeven, waarbij gerekend is met het verkeersmodel RVMK en het verouderde European Coordination scenario. Volgens het Kennis Instituut Mobiliteitsbeleid (KIM) komen werkelijke ontwikkelingen van het verkeer nog het meest overeen met het lage groeiscenario.<sup>5</sup> De Benelux-tunnel komt niet voor in de file top 50.<sup>6</sup> De leden van de fractie van GroenLinks vinden de onderbouwing die u geeft onvoldoende en onduidelijk. Zij vragen u aan te geven op welke wijze en met welk groeiscenario het probleem is vastgesteld waar de NWO de oplossing voor is?

Kunt u aangeven wat de waarde is van de reistijdfactor op de Benelux-corridor (NoMo traject, knooppunten Benelux-Kleinpolderplein) in het scenario van lage groei? Voldoet deze reistijdfactor in dit lage groei scenario aan de streefwaarde voor dit traject?

<sup>3</sup> Verslag schriftelijk overleg (32 598, B)

<sup>4</sup> RuimtelijkeOrdening Magazine, nr 1/2, januari 2012

<sup>5</sup> Mobiliteitsbalans 2013, Jaarverslag KIM 2012

<sup>6</sup> Publieksrapportage Rijkswegen 2013

De leden van de fractie van GroenLinks vernemen graag wat de telgegevens van het verkeer op de Benelux-corridor vanaf 2000 tot heden, inclusief alle tussenliggende jaren, zijn?

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat u in het antwoord op de vraag over de constatering van de Commissie Milieueffectrapportage (MER) verwijst naar een notitie die aangeeft hoe het proces Rotterdam Vooruit – dat in 2009 is afgerond – is verlopen. De commissie MER bespreekt ontwikkelingen die daarna hebben plaatsgevonden. Zij vragen u alsnog aan te geven hoe in het verdere proces rekening is gehouden met de ontwikkelingen die door de Commissie MER zijn genoemd, zoals de lagere verkeersstoeiname, uitstel ruimtelijke ontwikkelingen, Beter Benutten Maatregelen? Zijn deze ontwikkelingen aanleiding geweest voor actualisering van de conclusies van Rotterdam vooruit? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

In de beantwoording van de vragen over het onderzoek van CE Delft merken de leden van de fractie van GroenLinks op dat u aangeeft dat de huidige economische ontwikkeling binnen de bandbreedte van de groeiscenario's valt, op basis van de CPB notitie Actualiteit Welvaart en Leefomgeving scenario's van 8 mei 2012. Deze notitie gaat echter over het BBP, de productiviteit en het arbeidsaanbod en niet over de verkeersontwikkeling. CE Delft kijkt juist naar de verkeersontwikkeling en concludeert dat deze op het hoofdwegennet onder het laagste scenario zit. Wat is uw reactie op de conclusie dat de huidige verkeersontwikkeling zich onder de bandbreedte van het lage groeiscenario bevindt?

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat bij het lage groeiscenario de baten/kostenratio van de Blankenburgtunnel 0,8 bedraagt. Aangezien de verwachting is dat de verkeersontwikkeling zich in ieder geval voorlopig rond het lage groeiscenario zal bevinden, is de kans zeer reëel dat de kosten hoger uitvallen dan de baten. Kunt u aangeven waarom u de aanleg van de Blankenburgtunnel toch verantwoord vindt en prioriteit geeft? Hoe verhoudt de baten/kostenratio van de Blankenburgtunnel zich met die van andere bereikbaarheidsprojecten die zijn uitgesteld vanwege de bezuinigingen?

Op welke cijfers baseert u de constatering dat de verkeersgroei in de Rotterdamse regio hoger is dan de geprognosticeerde groei in het lage groeiscenario? Hoe verhoudt deze constatering zich tot de conclusie van het KIM<sup>7</sup> dat het aantal afgelegde kilometers in de Zuidvleugel juist stabiel is? Hoe ziet de verkeersontwikkeling er in de Rotterdamse regio er per wegvak uit?

Wat zijn de gevolgen van de toename van uitstoot van fijnstof als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel voor de gezondheid van de omwonenden? Wat betekent dit voor het aantal levensjaren? Leidt het recente onderzoek<sup>8</sup> naar de effecten van fijnstof, waaruit blijkt dat ook bij concentraties onder de normen veel dodelijker zijn dan verwacht, tot andere conclusies over de gevolgen van de aanleg van de Blankenburgtunnel voor de gezondheid van de omwonenden?

---

<sup>7</sup> Mobiliteitsbalans 2013

<sup>8</sup> Trouw 19 dec 2013

Uw reactie wordt met belangstelling tegemoet gezien. De commissie verzoekt u de vragen uiterlijk 13 maart 2014 te beantwoorden.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
T.P.A.M. Reynaers

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2014

Met deze brief reageer ik op aanvullende vragen van de fracties van GroenLinks en SP over de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) van 14 februari 2013. De Rijksstructuurvisie heb ik op 5 november 2013 vastgesteld.

### **Vraag 1**

Is er een onafhankelijke commissie ingeschakeld of zijn onafhankelijke deskundigen benaderd om te toetsen of het besluitvormingsproces zorgvuldig en conform Commissie Elverding is verlopen? Zo nee, bent u bereid dit alsnog te doen?

### **Antwoord 1**

Het besluitvormingsproces is zorgvuldig en conform het advies van de Commissie Elverding verlopen. Er is een participatieproces ingericht om samen met betrokken partijen oplossingsrichtingen te ontwikkelen, voorstellen te verbeteren en resultaten te delen.

Er is in de verkenning een brede participatie geweest in een intensief traject met het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, bewonersorganisaties en individuele bewoners. Via dit interactieve proces is bijgedragen aan de ontwikkeling van de alternatieven en het verkrijgen en verifiëren van de beslisinformatie.

De regionale overheden zijn gedurende de gehele verkenningfase betrokken door middel van het regionaal bestuurlijk overleg. Ook zijn de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten van Zuid-Holland diverse malen door mij geïnformeerd. Tenslotte heb ik natuur – en milieuorganisaties betrokken, maar deze hebben helaas gedurende het besluitvormingsproces besloten om uit het overleg te stappen en alleen op formele inspraakmomenten te reageren.

Ik heb de Tweede Kamer over de diverse mijlpalen geïnformeerd.

Met de Tweede Kamer is in het kader van de besluitvorming over de Blankenburgverbinding (en ook bij andere projecten) regelmatig gesproken over het betrekken van de omgeving.

De Raad van State toetst uiteindelijk of het besluitvormingsproces zorgvuldig en transparant is verlopen aan de hand van wetgeving, zoals de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Het advies van de Commissie Elverding is geïmplementeerd in de Tracéwet.

Ik vind dat hiermee het besluitvormingsproces waarover de Commissie Elverding heeft geadviseerd uitstekend wordt geborgd. Het instellen van een onafhankelijke commissie is niet wat de Commissie Elverding heeft geadviseerd.

### **Vraag 2**

Kunt u aangeven op welke wijze en met welk groeiscenario het probleem is vastgesteld waar de NWO de oplossing voor is?

### **Antwoord 2**

De conclusies uit de Landelijke Markt en Capaciteits Analyse (LMCA) waren een belangrijke aanleiding om de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit te starten. Uit die analyse bleek dat de bereikbaarheidsdoelstellingen van de Nota Mobiliteit op de Ruit van Rotterdam niet worden gehaald zonder extra maatregelen. Dat bleek ook uit de MIRT-verkenning

Rotterdam waarin het destijds vigerende EC-scenario is gehanteerd. Ook uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2011 blijkt dat de problemen niet zijn gewijzigd ten opzichte van eerdere probleemanalyses. Een groot deel van het netwerk blijft zwaar belast, zowel in het lage (RC) groeiscenario als het hoge (GE) groeiscenario.

In de Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding opnieuw onderbouwd op basis van de afgesproken methodieken. Er is gerekend met het meest recente NRM-model (Rijksverkeersmodel), namelijk het NRM 2013 en er zijn twee scenario's gehanteerd: een hoog (Global Economy) en een laag (Regional Communities) ruimtelijk-economisch toekomstscenario.

Zie verder ook het antwoord op de vragen 6 en 8 inzake de gehanteerde toekomstscenario's en verkeerscijfers.

#### Vraag 3

Kunt u aangeven wat de waarde is van de reistijdfactor op de Benelux-corridor (NoMo traject, knooppunten Benelux-Kleinpolderplein) in het scenario van lage groei? Voldoet deze reistijdfactor in dit lage groei scenario aan de streefwaarde voor dit traject?

#### Antwoord 3

De reistijdfactor in het lage groeiscenario (RC) op het NoMo-traject Benelux-Kleinpolderplein is in de situatie 2030 zonder Blankenburgverbinding 1,35 en voldoet hiermee aan de streefwaarde van 2,0. In het hoge groeiscenario (GE) is de reistijdfactor in 2030 zonder Blankenburgverbinding 2,40 en voldoet hiermee niet aan de streefwaarde van 2,0. In de Beneluxcorridor (van Beneluxplein tot Kethelplein) is sprake van structurele congesties (IC-verhouding is 1,0) in zowel het lage als hoge groeiscenario.

#### Vraag 4

De leden van de fractie van GroenLinks vernemen graag wat de telgegevens van het verkeer op de Benelux-corridor vanaf 2000 tot heden, inclusief alle tussenliggende jaren, zijn?

#### Antwoord 4

Voor de telgegevens van het verkeer op de Benelux-corridor verwijs ik u naar de Verkeersnota, als onderliggend onderzoek bij de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO. Deze is te vinden op de website van het project: [www.blankenburgverbinding.nl](http://www.blankenburgverbinding.nl)

#### Vraag 5

Hoe is in het proces rekening gehouden met de ontwikkelingen die door de Commissie MER zijn genoemd, zoals de lagere verkeerstoename, uitstel van de ruimtelijke ontwikkelingen en Beter Benutten Maatregelen. Zijn deze ontwikkelingen aanleiding geweest voor actualisering van de conclusies van Rotterdam Vooruit? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

De door de Commissie MER genoemde ontwikkelingen zijn geen reden voor actualisering van de conclusies van Rotterdam Vooruit. In de verkenning is gewerkt met bandbreedtes in de vorm van een hoog (Global Economy) en een laag (Regional Communities) ruimtelijk-economisch toekomstscenario. Uit onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds actueel zijn. Ook zijn de effecten van reeds genomen/besloten maatregelen al in de berekeningen meegenomen. Uit de Nationale Markt- en Capaciteits-

analyse (NMCA) 2011 blijkt verder dat de problemen ook niet zijn gewijzigd ten opzichte van eerdere probleemanalyses.

Tenslotte blijkt uit de meest recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit, dat de verkeersgroei na 2015 weer aantrekt. De cijfers wijzen op een toename van de files vanaf 2015 (2,5% groei 2015–2017, bron: KiM, Mobiliteitsbalans).

#### Vraag 6

In de beantwoording van de vragen over het onderzoek van CE Delft merken de leden van de fractie van GroenLinks op dat u aangeeft dat de huidige economische ontwikkeling binnen de bandbreedte van de groeiscenario's valt, op basis van de CPB notitie Actualiteit Welvaart en Leefomgeving scenario's van 8 mei 2012. Deze notitie gaat echter over het BBP, de productiviteit en het arbeidsaanbod en niet over de verkeersontwikkeling. CE Delft kijkt juist naar de verkeersontwikkeling en concludeert dat deze op het hoofdwegennet onder het laagste scenario zit. Wat is uw reactie op de conclusie dat de huidige verkeersontwikkeling zich onder de bandbreedte van het lage groeiscenario bevindt?

#### Antwoord 6

Zie hiervoor de beantwoording van de vragen 2 en 8.

#### Vraag 7

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat bij het lage groeiscenario de baten/kostenratio van de Blankenburgtunnel 0,8 bedraagt. Aangezien de verwachting is dat de verkeersontwikkeling zich in ieder geval voorlopig rond het lage groeiscenario zal bevinden, is de kans zeer reëel dat de kosten hoger uitvallen dan de baten. Kunt u aangeven waarom u de aanleg van de Blankenburgtunnel toch verantwoord vindt en prioriteit geeft? Hoe verhoudt de baten/kostenratio van de Blankenburgtunnel zich met die van andere bereikbaarheidsprojecten die zijn uitgesteld vanwege de bezuinigingen?

#### Antwoord 7

De MKBA geeft aan dat alternatief Krabbeplass-West met landtunnel in een hoog groeiscenario een baten/kostenratio heeft van 2,2. Bij een lage economische groei is deze 0,9.

De actuele verkeersontwikkelingen tonen een beeld dat lager ligt dan in het hoge groeiscenario, maar hoger dan in het lage scenario. Hierbij verwijs ik naar de Mobiliteitsbalans van het KIM. Verwacht wordt dat de files de komende jaren weer zullen groeien (naar verwachting gemiddeld 2,5% per jaar).

Ik verwacht dan ook, anders dan de leden van de fractie van GroenLinks, dat de baten hoger uitvallen dan de kosten.

#### Vraag 8

Op welke cijfers baseert u de constatering dat de verkeersgroei in de Rotterdamse regio hoger is dan de geprognosticeerde groei in het lage groeiscenario? Hoe verhoudt deze constatering zich tot de conclusie van het KIM dat het aantal afgelegde kilometers in de Zuidvleugel juist stabiel is? Hoe ziet de verkeersontwikkeling er in de Rotterdamse regio er per wegvak uit?

#### Antwoord 8

Uit de NRM verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2028 (zoals een A15 MaVa, A4 Delft-Schiedam en A13/16), de files dan zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds bereikbaarheidsproblemen kent. Op de verbindingen tussen de regio's

Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Dit blijkt overigens ook uit de uitkomsten van de update NMCA die ik vorig jaar aan de Tweede Kamer heb gezonden (Kamerstuk 33 750A, nr. 25 van 21 november 2013).

Uit onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. Er is er volgens het CPB geen reden aan te nemen dat de ontwikkeling van het verkeer op wat langere termijn (tot 2030) de bandbreedte van de WLO-scenario's zal over- of onderschrijden.

Uit onderzoek blijkt dat op de A13 en de A20 de in 2012 gemeten intensiteiten reeds hoger zijn dan de voor 2030 in scenario RC verwachte intensiteiten. Gezien de verwachting van het PBL dat in de Zuidvleugel bevolking en mobiliteit tot 2030 verder blijven groeien is de verwachting dat de omvang van het verkeer op het HWN in 2030 ook zal blijven groeien. De verwachting is daarmee gerechtvaardigd dat de omvang van het verkeer in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de WLO – scenario's zal zijn. Met een uitkomst die in het midden van beide scenario's of daarboven ligt moet in de Zuidvleugel serieus rekening worden gehouden.

Voor de inhoudelijke onderbouwing verwijs ik u naar de Verkeersnota. Zie ook de beantwoording bij vraag 4.

#### Vraag 9

Wat zijn de gevolgen van de toename van uitstoot van fijn stof als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel voor de gezondheid van de omwonenden? Wat betekent dit voor het aantal levensjaren? Leidt het recente onderzoek naar de effecten van fijn stof, waaruit blijkt dat ook bij concentraties onder de normen veel dodelijker zijn dan verwacht, tot andere conclusies over de gevolgen van de aanleg van de Blankenburgtunnel voor de gezondheid van de omwonenden?

#### Antwoord 9

Uit het Plan-MER volgt dat de luchtkwaliteit nauwelijks als gevolg van het verkeer wordt beïnvloed. De geluidbelasting neemt lokaal toe, maar door het treffen van maatregelen wordt dit effect gemitigeerd. De wettelijke regimes betreffende luchtkwaliteit en geluidhinder beogen de gezondheid van mensen te beschermen. Gebaseerd op het Plan MER wordt voldaan aan het deze wettelijke regimes.

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