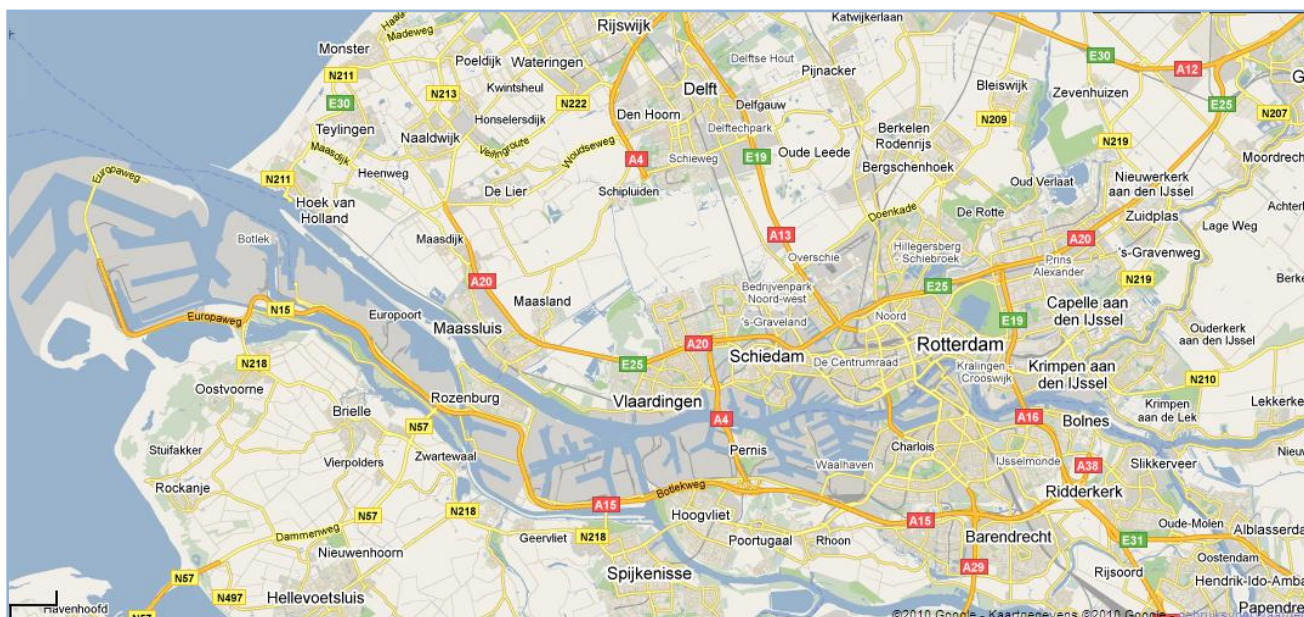


## GEEN BLANKENBURGTUNNEL ALS NIEUWE OEVERVERBINDING



Voor de bereikbaarheid en ontwikkeling van de regio Rotterdam is een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) gewenst: de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel.

De gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Midden-Delfland, Schiedam en het deelgemeentebestuur van Hoek van Holland pleiten voor de Oranjetunnel. Deze verbinding draagt bij aan de alom gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling, ontsluit de hele Zuidvleugel en draagt bij aan de door de minister gewenste verdere verknoping van Rotterdam en Den Haag. Dit zonder aantasting van het Midden-Delfland, de schaarse groene ruimte in dit drukkbevoonde gebied.

### Een bestuurlijk keuzeprocess met tunnelvisie

De positie van Maassluis, Midden-Delfland, Vlaardingen, Schiedam en deelgemeente Hoek van Holland is helder. Tegelijkertijd hechten (ook) deze gemeenten aan een degelijk bestuurlijk besluitvormingsproces. Zij stellen zich dus constructief op door te participeren in de vergelijking van beide varianten onder regie van Projectorganisatie NWO (Rijkswaterstaat). Dit proces sorteert echter sterk voor op de Blankenburgtunnel omdat:

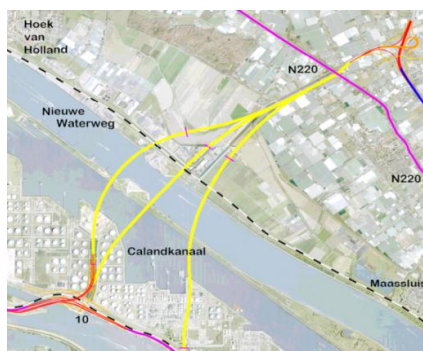
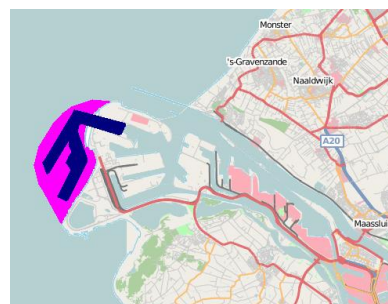
- de vraagstelling voor de vergelijking louter en alleen is gericht op de ontlasting van de Beneluxtunnel;
- wijzigingen in de verkeersstromen door de tunnels op het onderliggend wegennet en andere baanvakken van de Rotterdamse Ruit buiten beschouwing worden gelaten;
- noodzakelijke aanpassingen op andere baanvakken van de Rotterdamse Ruit en het onderliggend wegennet niet worden opgenomen in de vergelijkende studie; dit volgt pas in de latere tracéwetprocedure wanneer de keuze niet meer kan worden teruggedraaid.

Met een dergelijk beperkte scope lijkt de tunnel die het dichtst bij de Beneluxtunnel ligt al snel de beste.

De Blankenburgtunnel lost het verkeersprobleem van de Beneluxtunnel wel op, maar verplaatst de file naar elders op de Rotterdamse Ruit (Kethelplein). De Oranjetunnel onttrekt verkeer aan de Rotterdamse Ruit en biedt daarmee een robuustere oplossing die de Zuidvleugel economisch versterkt en Den Haag en Rotterdam een alternatieve verbinding biedt naast de A13 en A4 (de verbrede 'Veilingroute').

## Een bredere context voor de infrastructuur van de Zuidvleugel.

De regio Rotterdam kampt met bereikbaarheidsproblemen. Deze problemen worden te veel in isolatie aangepakt. Een netwerkbenadering en duurzame mobiliteitsaanpak voor de hele Zuidvleugel ontbreekt. Maar de mobiliteitstromen veranderen wel. Zo heeft hoogwaardig OV als de metroverbinding tussen Den Haag en Rotterdam zijn impact op de verkeersstromen.

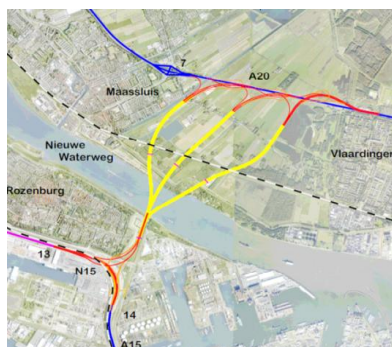


De economische ontwikkeling van de regio werkt ook door in de keuze voor de NWO. De inzet op de Mainports en Greenports van het kabinet vraagt om een vertaling voor de Westflank van Rotterdam. Met de tweede Maasvlakte verschuift een groot deel van de economische activiteit immers naar het Westen. De Oranjetunnel sluit op logische wijze op deze ontwikkeling aan.

Ook wordt Voorne-Putten met de Oranjetunnel beter aangesloten op de zuidelijke Randstad. De Rotterdamse regio wordt daarmee een aantrekkelijker vestigingsgebied voor hoogwaardige, kennisintensieve werkgelegenheid. Tegelijkertijd wordt de centrale groene ruimte in

de Zuidvleugel, het Midden-Delfland gebied gespaard. Alle investeringen in dit gebied van de afgelopen decennia, geschat op ongeveer € 250 miljoen, zijn dan niet voor niets geweest.

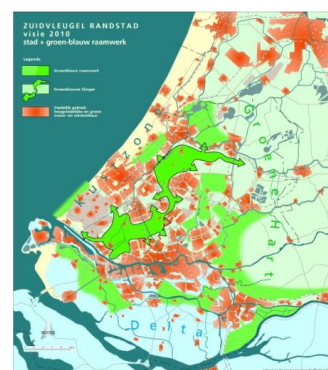
De vijf gemeenten vragen een samenhangende visie voor de economische, ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkeling van de regio als beoordelingskader van de tunnelvarianten. Nu wordt eerst gekozen voor een variant als onderdeel van de (Rijksstructuur)visie voor het gebied. Het paard staat achter de wagen.



### Impact van de Blankenburgtunnel op leefomgeving en natuur

De verkeerskundige effecten van de Blankenburgtunnel voor de Rotterdamse Ruit wegen niet op tegen de grote nadelen voor het woon- en leefklimaat en de schaarse natuur van het Midden-Delfland gebied. De verkeerskundige effecten zijn voorsnog onvoldoende overtuigend. Op netwerkkniveau, de 'Rotterdamse Ruit', is de winst verwaarloosbaar (prognoses tot 2030 en verder ontbreken). De (groene) leefomgeving van ruim 100.000 omwonenden wordt dus aangetast zonder dat er 'hard' voordeel tegenover staat.

De Blankenburgtunnel doorsnijdt de kwetsbare Aalkeetpolder. Ook bij een deels ondergronds tracé, zal het bovengrondse deel aanzienlijk zijn in verband met veiligheidsnormen. Bovendien zal de noodzakelijke aansluiting in beide richtingen op de A20 een knooppunt met grote impact op de omgeving opleveren. En op termijn blijft het risico bestaan dat het Midden-Delfland gebied nóg verder wordt aangetast door het Blankenburgtracé door te trekken richting de A4 Midden-Delfland, dwars door de Broekpolder.



### Informatie:

Arjan Korthout - Gemeentesecretaris Maassluis ([a.j.t.korthout@maassluis.nl](mailto:a.j.t.korthout@maassluis.nl), 010-5931740)

Onno Houtschild - Dröge & van Drimmelen ([o.houtschild@dr2.nl](mailto:o.houtschild@dr2.nl), 070-3920212)