

Besluitvormingsproces Nieuwe Westelijke Oeververbinding

(ten behoeve van het participatieproces januari t/m juli 2011)

Samenwerking regio

De Colleges van Burgemeesters & Wethouders van de gemeenten Maassluis, Midden-Delfland, Vlaardingen, Schiedam en het deelgemeentebestuur Hoek van Holland onderschrijven het belang en de noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Zij zijn echter tegen de Blankenburgtunnel als variant voor de NWO. In de totale afweging van beide tunnelvarianten, Blankenburgtunnel en Oranjetunnel, scoort de Blankenburgtunnel volgens deze gemeenten negatief. Zij zien in de aanleg van de Oranjetunnel bovendien kansen voor de regionale ontwikkeling en pleiten daarom ook voor een bredere afweging tussen de varianten.

Bestuurlijk standpunt regio (5 bovengenoemde gemeenten)

- Eens met noodzaak toekomstige aanleg NWO
- Tegen aanleg Blankenburgtunnel
- Voor aanleg Oranjetunnel
- Voorwaarde: volledige en gelijkwaardige vergelijking tussen tunnelvarianten (incl. aandacht voor economische ontwikkeling regio)
- Korte Blankenburgtunnel niet bespreekbaar

Argumenten tegen Blankenburgtunnel (BBT)

Leefbaarheid en woonklimaat

- Recreatiemogelijkheden worden zeer beperkt (bijv. plassen in Aalkeetpolder);
- Luchtkwaliteit neemt af door verhoogde concentratie van fijnstof en stikstof langs tracé;
- Toename van geluidsoverlast in woongebieden (bij tunnelmond);
- De BBT loopt in alle varianten dwars door woongebied in de Zuidbuurt.

Milieu en ruimte

- Tast de landschappelijke waarden van het Midden-Delflandgebied ingrijpend aan;
- Iedere variant van de BBT doorsnijdt de Aalkeetpolder;
- Voor aansluiting op de A20 gaat 20 hectare van de Aalkeetpolder verloren;

Draagvlak bevolking

- Inwoners Maassluis, Midden-Delfland en Vlaardingen maken zich ernstige zorgen over verdere afkalving van de groene (recreatie)ruimte en klimaateffecten van de BBT.

Kosten en financiering

- De BBT kan alleen als lange, geboorde variant voor € 2.2-2.4 miljard. De Oranjetunnel wordt geraamd op € 2.2 – 2.7 miljard. De initiële aanlegkosten zijn dus ongeveer gelijk;
- De kosten voor aanvullende maatregelen zijn vrijwel gelijk (€ 0.3 – 0.5 miljard.).

Economische en verkeerseffecten

- De BBT biedt niet de gewenste ontsluiting en verbinding van en tussen Mainport en Greenport;
- Past minder in ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio op lange termijn;
- Vergroot problemen op Rotterdamse Ruit bij het Ketelplein;
- Reistijdboten zijn vergelijkbaar met een alternatief als de Oranjetunnel;
- Verkeerskundige studies zijn onvoldoende richtinggevend voor een degelijke keuze.

Gebiedsveiligheid

- Door lange afstand tussen aansluiting van de BBT op de zuidoever en de Maasvlakte blijft de A15 een bottleneck voor ontsluiting en toegankelijkheid van de Maasvlakte bij calamiteiten;
- Bereikbaarheid van de A15 ten westen van de aansluiting van de BBT blijft bij calamiteiten een probleem;
- De BBT heeft geen toegevoegde waarde voor de ontsluiting van Voorne-Putten bij calamiteiten.