

16 september 2011

'Tunnel moet er gewoon komen'

"Het ding moet er gewoon komen, en wel zo snel mogelijk." Aldus Kamil Gorak van EVO, bij de verladersorganisatie verantwoordelijk voor het dossier Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO), ofwel de aanleg van een tweede autotunnel onder de Nieuwe Maas ten westen van Rotterdam. Ook voor zijn evenknie Erik-Jan Blook van TLN, de spreekbuis van wegvervoerend Nederland, is het een uitgemaakte zaak: "De NWO is dringend noodzakelijk met het oog op het verkeersaanbod en de robuustheid van het wegennet rond de haven." Met dat laatste doelt hij op de kwetsbaarheid van de aansluiting over de weg van de Rotterdamse haven. Met name ondernemersorganisatie Deltalinqs hamert al jaren op het risico van een langdurige afsluiting van de 'havensnelweg' A15 op de zuidoever, waardoor de haven grotendeels onbereikbaar zou zijn.

"Je hebt gewoon een tweede uitgang nodig", vindt ook Blook. De vorige verkeersminister, Camiel Eurlings, had zich al door de argumenten van de Rotterdamse havengemeenschap laten overtuigen. Ook de huidige minister Melanie Schultz is een uitgesproken voorstander van de NWO en wil er dit najaar een principebesluit over nemen. Belangrijkste vraag lijkt nog welk 'ding' er nu eigenlijk moet komen; de Blankenburgtunnel, of de Oranjetunnel. De eerste is ruwweg tussen Rozenburg en Vlaardingen geprojecteerd, de andere tussen Europoort en Naaldwijk (zie kaart). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het aantal varianten inmiddels gereduceerd van de oorspronkelijke 64 tot vijf, twee voor de Oranje- en drie voor de Blankenburgtunnel. Schultz maakt in november bekend welk alternatief en welke variant haar voorkeur heeft, vergezeld van een kostenraming.

Inmiddels is duidelijk geworden dat die kosten waarschijnlijk beduidend hoger worden dan oorspronkelijk gedacht. Binnen de Projectorganisatie NWO (Nieuwe Westelijke Oeververbinding) van Rijkswaterstaat circuleren ramingen van anderhalf miljard voor de Blankenburgtunnel en 2,5 miljard voor de Oranjetunnel. Dat is respectievelijk een half en een heel miljard meer dan gedacht. Die ramingen zijn overigens wel inclusief alle aansluitingen, op de A15 op de zuidoever en de A20 op de noord-oever, alsmede de zogenoemde inpassing (geluidsbeperkende maatregelen zoals verdiepte ligging van toevoerwegen) en de verplichte natuurcompensatie. EVO en TLN wachten met het uitspreken van een voorkeur voor één van de alternatieven, zolang de zogenoemde modelberekeningen nog niet beschikbaar zijn. Rijkswaterstaat legt daar op dit moment de laatste hand aan. Ze bevatten gedetailleerde prognoses van het 'verkeersoplossend vermogen' van de verschillende alternatieven. "Zonder die cijfers valt daar geen uitspraak over te doen", vindt Blook.

De organisaties gaan ervan uit dat de cijfers eind deze maand beschikbaar zijn, omdat de Tweede Kamer op 29 september een hoorzitting over de NWO houdt. Een bonte stoet van regio's, gemeenten, voorstanders (waaronder Havenbedrijf, EVO en TLN) en tegenstanders (waaronder Milieudefensie en het Actiecomité Blankenburgtunnel Nee) mag dan de standpunten toelichten. Deltalinqs, NWO-lobbyist van het eerste uur, heeft minister Schultz onlangs laten weten een voorkeur voor de Blankenburgtunnel te hebben. Dat is een ommezwaai, want tot voor kort pleitte de organisatie nog voor een 'een zo westelijk mogelijke verbinding', oftewel de Oranjetunnel dichtbij de Maasvlakte, het centrum van de logistieke activiteiten in het westelijk havengebied. De havenondernemers kiezen nu voor de oostelijke

Blankenburgtunnel omdat de haalbaarheid en de kans op een snelle aanleg veel groter zijn. Vlaardingen heeft, als penvoerder namens vijf gemeenten, onlangs bij minister Schultz geprotesteerd tegen wat ze omschrijft als 'voorsorteren' op een keus voor de Blankenburgtunnel en eist dat de variant met de meeste impact op de omgeving van tafel gaat. De minister ontkent evenwel dat daarvan sprake is.

Maar volgens directeur Raymond Riemen van de Rotterdamse Broekman-groep zijn de kaarten in feite al lang geschud. "De Oranjetunnel gaat 'm niet worden. Die wordt gewoon te duur en het gaat veel te lang duren voordat de bouw kan beginnen. De aanleg van de Blankenburgtunnel kan veel sneller beginnen omdat daar op zowel de noord- als de zuidoever al uitgebreide grondreserveringen voor gemaakt zijn."