

4 mei 2012

Val van kabinet treft ook tunnel; Blankenburgtunnel; Deltalinqs reageert woedend op initiatief van SP om project controversieel te verklaren

De kans lijkt groot dat de voorgenomen aanleg van de Blankenburgtunnel in het Rotterdamse havengebied politiek 'controversieel' wordt verklaard, waardoor een nieuw parlement er pas na de volgende verkiezingen een beslissing over zou kunnen nemen. Daardoor zou het project, geschatte kosten rond één miljard euro, minimaal een half jaar vertraging oplopen.

SP-Kamerlid Farshad Bashir zal het demissionaire kabinet vragen om de tunnel, die in april nog steun kreeg in de Tweede Kamer-commissie voor Verkeer, op de lijst van controversiële onderwerpen zetten tijdens de procedurevergadering op 16 mei. Hij schat de kans groot dat dat ook gebeurt. Vrijwel de gehele oppositie heeft volgens hem een voorkeur voor de oostelijker gelegen, maar duurdere, Oranjetunnel naast de Maeslantkering en hij wijst erop dat ook regeringspartij CDA aanvankelijk de Oranjetunnel wilde, maar later 'om' is gegaan. "Die partij heeft op dit punt dus wel wat uit te leggen en het is wel zo netjes dat aan de kiezer voor te leggen", aldus de SP'er.

Volgens hem hoeft het project, officieel Nieuwe Westelijke Oeververbinding (WOV), geen grote vertraging op te lopen als alsnog gekozen wordt voor de Oranjetunnel, omdat de voorbereiding al vergevorderd is.

De meerkosten, tot een half miljard euro, van de Oranjetunnel wil hij dekken door het doortrekken van de A15 onder Arnhem en de aansluiting op de A12 achterwege te laten. Inframinister Schultz sloot daarover vorig jaar een financieringsakkoord met de provincie Noord-Brabant, maar heeft dat nog niet aan het parlement voorgelegd.

Volgens Bashir geeft de Oranjetunnel, in combinatie met de opwaardering van de Veilingroute door het Westland, de Rotterdamse haven een veel betere ontsluiting omdat er via de A12 vanaf Den Haag dan een hele nieuwe route blijkt. "Chauffeurs kunnen zo lekker doorrijden naar Schiphol of Duitsland."

Hij wijst erop dat het havenbedrijfsleven, onder aanvoering van Deltalinqs, aanvankelijk ook de Oranjetunnel wilde. Die verzetten echter de bakens toen onderzoek uitwees dat het maatschappelijk rendement daarvan negatief was en zich in Den Haag een sterke voorkeur voor de Blankenburgtunnel aftekende.

"Wat een onzin", reageert een boze Deltalinqs-voorzitter Wim van Sluis vanaf zijn vakantieadres in Frankrijk. "We hebben voor de Blankenburgtunnel gekozen omdat daar de meeste steun voor was en de kans op snelle aanleg het grootst is. Rotterdam heeft daar dringend behoefte aan." Hij zegt 'niet blij' te zijn met het initiatief van de SP. "Maar ja, wat

kan je verwachten van een partij die overal tegen is? Met zulke mensen valt geen zaken te doen."

Bij Deltalinqs, maar ook bij TLN en EVO, ging de vlag uit toen minister Schultz de Tweede Kamer eind vorig jaar liet weten de Blankenburgtunnel aan te willen leggen. Volgens de haven- en transportsector is die nodig als alternatief voor de Beneluxtunnel, die hoog in de landelijke file top-10 staat, en om de wegverbinding van Rotterdam met het achterland op peil te houden. Volgens de organisaties is haast geboden, maar de Tweede Kamer liet zich niet opjagen en stelde het debat in de commissie tot twee keer toe uit.

Uiteindelijk kreeg Schultz daarin wel steun voor haar plan, op voorwaarde dat de tunnel aan de noordkant 600 meter wordt doorgetrokken en dat het personenvervoer geen tol hoeft te betalen. Daardoor stijgt de rekening voor het Rijk met bijna een kwart miljard. De transportlobby is overigens mordicus tegen tol alleen voor het vrachtvervoer.