

Blankenburg- of Oranjetunnel?

Gaat de Blankenburg- of de Oranjetunnel het Westland met de Rotterdamse haven verbinden? Nu het kabinet gevallen is, lijkt de discussie daarover nog niet ten einde te zijn.

Quincy von Banniseht
qv@hortpoet.nl

Haven

De havenorganisatie Deltalinqs, het Havenbedrijf Rotterdam, de transportorganisaties EVO en TLN, VNO-NCW West, MKB Rotterdam en de Kamer van Koophandel Rotterdam vinden de Blankenburgtunnel de beste oplossing. Het havenbedrijf maakt er geen geheim van naast de Blankenburg- ook de Oranjetunnel te willen hebben, zodat de (Tweede) Maastrichtse Oostvaardersdijk optimaal bereikbaar wordt.

Voorne-Putten

De vijf gemeenten op Voorne-Putten zijn voor de Blankenburgtunnel. In 2006 werd daar nog anders over gedacht omdat de provincie Zuid-Holland toen nog grootschalige glastuinbouwlocaties wilde ontwikkelen in de gemeenten Westvoorne (Tente) en Brielle (Vierpolders). Toen dat standpunt in 2009 werd losgelaten, verdween ook de Oranjetunnel uit beeld. De gemeente Westland is sindsdien ook voor de Blankenburgtunnel.

Oranjetunnel

Kosten: maximaal € 1,5 tot 1,7 miljard. Voordeel van de Oranjetunnel is volgens het demissionaire kabinet dat deze minder gevolgen heeft voor natuur en landschap. Ook veroorzaakt de Oranjetunnel minder verkeersstoename op de A20 en op de N57. De Oranjetunnel is veel duurder dan de Blankenburgtunnel.

Westland

Greenport Westland-Oostland, de gemeente Westland en LTO Glaskracht Westland zijn voor de Blankenburgtunnel. Volgens hen levert die de meeste winst op voor verkeer en economie. De Oranjetunnel is in hun ogen te duur. De verkeersdruk in het Westland zou erdoor toenemen, er zou minder economisch voordeel zijn en de tunnel zou nadelige gevolgen hebben voor de leefbaarheid en natuur van het Westland. Er zijn onder individuele Westlandse telers ook tegenstanders van de Blankenburgtunnel. Zij vrezen dat deze op termijn tot files zal leiden op de A20 vanuit het Westland richting Beneluxtunnel en Veilingroute. De capaciteit van het knooppunt Kethelplein is volgens hen te klein om het verkeer uit zowel de Blankenburg- als Beneluxtunnel te kunnen verwerken. De Oranjetunnel zal daardoor alsnog noodzakelijk worden. Rond de tunnelmond zal dan volgens hen havengerelateerde industrie de nu nog aanwezige glastuinbouw verdrijven. Dat zal op den duur tot afnemende innovatiekracht van de greenport Westland-Oostland leiden.

3-in-1-project

Het provinciale 3-in-1-project bestaat uit drie deelprojecten: de Verlengde Veilingroute, een nieuwe weg tussen Westerlee en Maaadijk en de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland. Door het 3-in-1-project moeten Westland en Hoek van Holland beter bereikbaar worden vanaf de A20 en N222. Als de Oranjetunnel er komt, zal deze moeten aansluiten op het 3-in-1-project. Critici menen dat zo'n aansluiting funest is voor de doorstroming omdat het verkeer vanaf de Veilingroute dan via veel rotondes naar de Oranjetunnel moet.

Blankenburgtunnel

Kosten: maximaal € 1 miljard, uitgaande van het voorkeurs-tracé Krabbeplass-West van het demissionaire kabinet. De Blankenburgtunnel heeft volgens het kabinet meer voordelen dan de Oranjetunnel. Zo zorgt de Blankenburgtunnel voor de grootste afname van de reisduur op het wegennet rond Rotterdam en voor oplossing van de files in en rond de Beneluxtunnel. De Oranjetunnel doet dat niet. Ook belast de Blankenburgtunnel het wegennet in het Westland minder. Bij aanleg van de Blankenburgtunnel zijn er wel meer nadelige gevolgen voor de natuur dan bij de Oranjetunnel.



WFD, TOEGANGSRECHT, DUTCH, ROTTERDAM

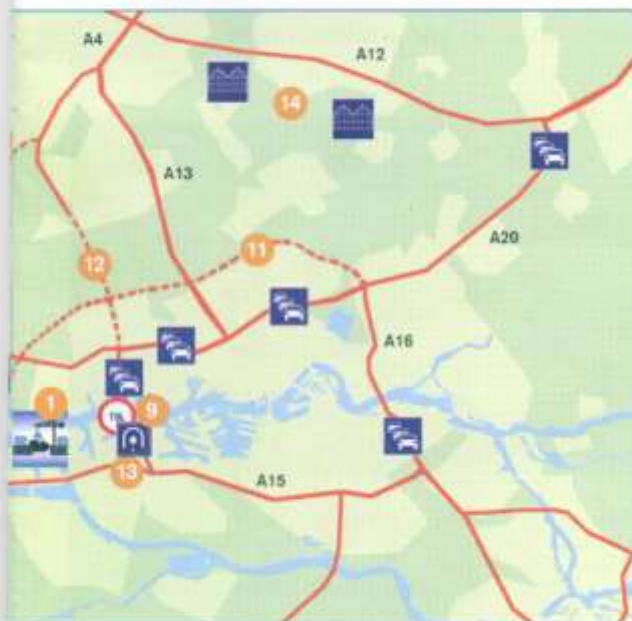
Den Haag

In de Tweede Kamer tekende zich de afgelopen weken een meerderheid af die voor de Blankenburgtunnel is. Op 26 april zou de Kamer in een afsluitend plenair debat een besluit over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) nemen. Dat debat is door de val van het kabinet niet doorgegaan. De Kamer stelt nu op 29 mei vast welke onderwerpen controversieel verklaard zullen worden. Wordt de NWO controversieel verklaard, dan is het aan een nieuwgekozen Kamer en kabinet te besluiten over de NWO. De Oranjetunnel kan dan opnieuw in beeld komen. Aanleg van de NWO zou ook uitgesteld kunnen worden.



Oostland

Een Nieuwe Westelijke Oeververbinding moet ook de bereikbaarheid van de glastuinbouw in Lansingerland en Zuidplaspolder verbeteren. Het verkeer daarnaartoe heeft nu nog veel last van files bij de Van Burenoordbrug en Beneluxtunnel.



Beneluxtunnel

In en rond de Beneluxtunnel staan vaak files. Een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) moet daaraan een eind maken. Daarnaast moet een NWO de bereikbaarheid verbeteren van de Rotterdamse haven en de greenport Westland-Oostland. Hoewel de sier-teelt nauwelijks gebruikmaakt van de haven, zou dat op termijn kunnen veranderen. Een NWO levert de sier-teelt sowieso voordeel op. De A20 en A15 zullen er minder druk door worden. Voor de export van sieraalproducten zijn dat belangrijke snelwegen.



A4 Midden-Delfland

De A4 Midden-Delfland is het ontbrekende stukje snelweg tussen Delft en Schiedam, dat de A4 bij het knooppunt Benelux op de A20 aansluit. De aanleg ervan is 26 april officieel begonnen, na vijftig jaar discussie.



Veilingroute

De Veilingroute (N222) verbindt de A4, via het nog in aanleg zijnde 3-in-1-project, met de A20. Bij aanleg van de Oranjetunnel wordt verwacht dat de Veilingroute veel drukker zal worden. Volgens het demissionaire kabinet is opwaardering van de Veilingroute niet wenselijk. De oppositie, die tegen de Blankenburgtunnel is, ziet daar juist wel veel in. De Veilingroute zou dan een vierbaans snelweg (N54 of A54) moeten worden met ongelijkvloerse kruisingen in plaats van rotondes en kruispunten met verkeerslichten.



Tol

Vrachtwagens gaan mogelijk tol betalen voor het gebruik van de Blankenburg- en Oranjetunnel. De angst bestaat dat vrachtverkeer daardoor de tolvrije Beneluxtunnel zal gebruiken. Daarom bekijkt het ministerie van I&M of het havenbedrijfsleven vooraf wil meebetalen aan een nieuwe tunnel zodat deze alsnog tolvrij kan worden. Transportorganisaties TLN en EVO vinden alleen tol voor het vrachtverkeer onacceptabel.



N24/A24

Zowel het demissionaire kabinet als de Tweede Kamer ziet niets in de aanleg van de N24/A24. Deze nieuwe snelweg zou vanuit de Blankenburgtunnel bij Maasvluis door de Broekpolder ten noorden van Vlaardingen en Schiedam dwars door Midden-Delfland leiden om bij het Terbregsepluin aan te sluiten op de A13/A16.



FloraHolland

FloraHolland is voor de Blankenburgtunnel. Deze is volgens de bloemenvailing economisch gezien de meest verantwoorde keuze. Het is ook de beste verbinding tussen mainport Rotterdam en Greenport Westland-Oostland. Daarnaast verwacht de veiling dat een Blankenburgtunnel er sneller kan zijn dan een Oranjetunnel.



Natuur

Aanleg van de Blankenburgtunnel gaat ten koste van een natuurgebied tussen Maasvluis en Vlaardingen. Dit is een van de voornaamste redenen waarom onder meer de gemeenten Maasvluis, Schiedam, Midden-Delfland, Vlaardingen en Delft, als ook milieufederatie Zuid-Holland, Milieudefensie, Natuurmonumenten, ANWB, diverse actiescomités en circa honderd individuele Westlandse tuinders tegen deze tunnel zijn.

