

## Vraagtekens bij kosteninschatting Oranjetunnel

**Rotterdam, 5 december - Over een paar dagen zal minister Schultz van Haegen een voorkeursbeslissing nemen voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO): wordt het de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel? De kosten van deze nieuwe snelweg onder de Nieuwe Waterweg zullen een belangrijke rol gaan spelen in de afweging. De geschatte kosten voor de Oranjetunnel, die miljarden bedragen, lijken echter onrealistisch hoog te zijn in vergelijking met de kosten van bestaande, vergelijkbare tunnels.**

In de kosteninschatting in het concept Hoofdrapport Plan-MER NWO worden de investeringskosten van de Oranjetunnel geraamd op 1,6 tot 2,4 miljard euro. Inpassingsmaatregelen zijn hier nog niet bij inbegrepen. De Oranjetunnel zal aangelegd gaan worden in de vorm van een circa 2,5 km lange boortunnel met twee tunnelbuizen met beiden twee rijstroken. Een onlangs aanbestede boortunnel die ook uit twee tunnelbuizen met ieder twee rijstroken bestaat, is de Sluiskiltunnel. Deze tunnel van ruim 1 km is in 2010 voor 210 miljoen euro aanbesteed. De totale kostenraming voor deze tunnel, inclusief aansluitingen op het bestaande wegennet, inpassingsmaatregelen, grondverwerving, tunnelveiligheidsmaatregelen etc. bedragen 300 miljoen. Hierbij vergeleken lijken de kosten voor de Oranjetunnel buitenproportioneel hoog.

Een andere tunnel die net als de Oranjetunnel uit twee tunnelbuizen met elk twee rijstroken bestaat, is de Westerscheldetunnel. De investeringskosten van deze tunnel van 6,6 km bedragen 750 miljoen euro (prijspeil 1996). Aanvullende maatregelen zoals de aanleg van aan- en afvoerwegen zijn hierbij inbegrepen. Daarnaast zijn er nog vele voorbeelden van andere boortunnels die bij lange na niet zo duur zijn als de Oranjetunnel, zoals de Groene Harttunnel van de HSL (7,2 km, 600 miljoen euro) en de Statenwegtunnel van de Randstadrail (2,4 km, 400 miljoen euro). Waarom de investeringskosten voor de Oranjetunnel in de studie naar de NWO zo hoog zijn ingeschat, is onduidelijk. Een onderbouwing van de opgegeven kostenschattingen ontbreekt namelijk.

Het veel te hoog inschatten van de kosten van infrastructurele projecten is geen uitzondering: onlangs bleek nog dat A4 Delft-Schiedam voor de helft van het geraamde bedrag aanbesteed kon worden, wat een meevaller van 300 miljoen euro opleverde. Ook VVD-er Charlie Aptroot liet onlangs weten dat marktpartijen met goedkopere en vaak betere oplossingen kunnen komen dan de berekeningen die Rijkswaterstaat maakt. Een te hoge kostenschatting voor de Oranjetunnel kan dit alternatief ten onrechte benadelen ten opzichte van het andere alternatief voor de NWO, de Blankenburgtunnel.