

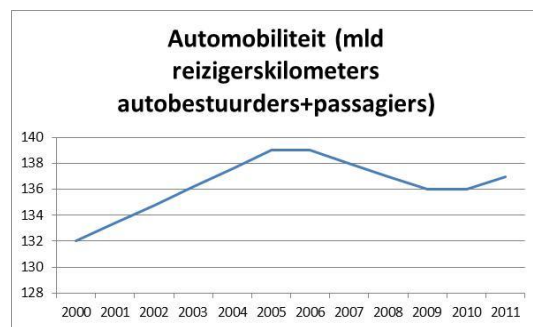
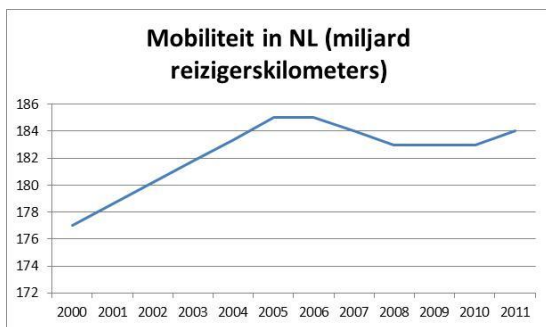
## Maak van de Blankenburgtunnel geen heilig huisje

In het regeerakkoord is de keuze gemaakt voor de aanleg van de Blankenburgtunnel. In de wijzigingen van het regeerakkoord is vervolgens overeengekomen dat er structureel 250 miljard euro op infrastructuur bezuinigd gaat worden. Minister Schultz heeft aangegeven dat nog onbekend is hoe deze bezuiniging ingevuld gaat worden en dat er geprioriteerd en gefaseerd zal moeten worden. Zij suggereert dat de Blankenburgtunnel daarbij buiten schot blijft.

Onterecht, zo vinden de natuur- en bewonersorganisaties, want door de stagnatie van de verkeersgroei is de aanleg van deze weg, die 1 miljard euro kost en de groene long Midden-Delfland kapot maakt, niet nodig. Het is dus verstandig om de aanleg om zijn minst vijf jaar uit te stellen, te meer omdat uit cijfers van het Ministerie zelf blijkt dat dat uitstel geld oplevert.

**Wij gaan er graag vanuit dat vanuit een goede inhoudelijke onderbouwing wordt besloten hoe de bezuinigingsopgave van 250 miljoen per jaar wordt ingevuld. Bouw geen heilige huisjes op de weg naar verstandig infrabeleid en betrek de Blankenburgtunnel dus bij invulling van de bezuinigingen!**

De keuze voor de Blankenburgtunnel, waar een prijskaartje van 1 miljard euro aan hangt, is gebaseerd op een onwaarheid in het regeerakkoord. Dit betreft de volgende zin: "Ook in de afgelopen jaren is de mobiliteit gegroeid, ondanks de economische crisis". Uit recente cijfers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> zelf blijkt dat de verkeersgroei al sinds 2005 (drie jaar vóór de economische crisis) gestagneerd is! Dit komt overeen met het beeld uit de ons omliggende landen en uit alles blijkt dat die groei er ook de komende jaren nauwelijks zal zijn.



Grafieken op basis van cijfers uit 'Mobiliteitsbalans 2012', Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Nu de verkeersgroei is gestagneerd, vervalt de noodzaak om de Blankenburgtunnel aan te leggen. Uit onderzoek van het ministerie<sup>2</sup> blijkt dat de Blankenburgtunnel hoogstens nodig zou zijn in geval van een, inmiddels achterhaald, hoog economisch groeiscenario. De volgens het regeerakkoord gunstige maatschappelijke kosten-baten analyse voor de Blankenburgtunnel wordt als gevolg van de trendbreuk in verkeersgroei ook discutabel. Uitstel van deze omstreden weg is alleszins verantwoord, te meer omdat onderzoek van het ministerie<sup>3</sup> laat zien dat uitstel geld oplevert.

Gezien de ontbrekende noodzaak van de Blankenburgtunnel, roepen wij u op om de minister te vragen om de Blankenburgtunnel te betrekken bij het prioriteren en faseren van projecten ten behoeve van de bezuinigingen. Want een a priori keuze vóór de Blankenburgtunnel zou, gezien de bezuinigingen, wel eens een keuze kunnen worden tegen andere belangrijke infraprojecten, zoals onderhoud van infrastructuur, projecten om bestaande wegen beter te benutten, goed openbaar vervoer en vervoer over water.

Het zou dramatisch zijn als over tien jaar blijkt dat er een miljard is uitgegeven aan een Blankenburgtunnel die veel kapot maakte en eigenlijk niet meer nodig was geweest.

Voor meer informatie: Toine Cooijmans [t.cooijmans@natuurmonumenten.nl](mailto:t.cooijmans@natuurmonumenten.nl) 06-13890776 of Susanne Kuijpers [s.kuijpers@milieufederatie.nl](mailto:s.kuijpers@milieufederatie.nl) 06-45244758

<sup>1</sup> Mobiliteitsbalans 2012, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2012

<sup>2</sup> NMCA 2011, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, juni 2011

<sup>3</sup> MKBA Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012