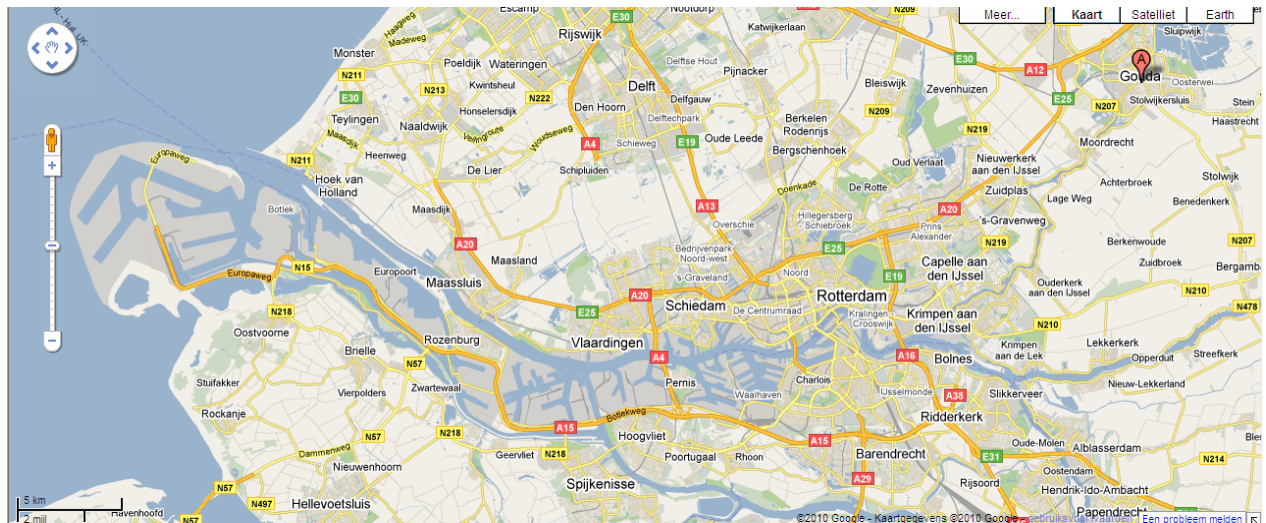


## Over de keuze voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding bij Rotterdam



Voor de bereikbaarheid én de economische ontwikkeling van de regio Rotterdam is een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) gewenst. Twee opties worden verkend: de Blankenburgtunnel tussen Vlaardingen en Maassluis en de Oranjetunnel bij de Maeslantkering.

Maar er heerst ‘tunnelvisie’: de NWO zou vooral een dreigend verkeersinfarct bij de Beneluxtunnel en het Kethelplein moeten voorkomen. Dat is een te beperkte basis om een investering van ruim twee miljard te verantwoorden. Zeker als onzeker blijft of dat probleem daarmee wordt opgelost en -bij de keuze voor de Blankenburgtunnel- de leefbaarheid en groene ruimte van ruim 100.000 omwonenden ernstig wordt aangetast.

De gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Midden-Delfland, Schiedam en het deelgemeentebestuur van Hoek van Holland pleiten voor de Oranjetunnel vanuit een bredere benadering: de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling én ontsluiting van de Westflank van Rotterdam.

### Geen Blankenburgtunnel als nieuwe oeververbinding...

De gemeenten Maassluis, Midden-Delfland, Vlaardingen en Schiedam en het deelgemeentebestuur van Hoek van Holland onderschrijven het belang en de noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). De gemeenten zijn echter tegen de Blankenburgtunnel als variant voor de NWO. In de nu mogelijke afweging van voor- en nadelen tussen de beide alternatieven scoort de Blankenburgtunnel negatief, óók in de lange variant.

### ...maar wel een degelijk bestuurlijk keuzeproses...

De uitgangspositie van Maassluis, Midden-Delfland, Vlaardingen en Schiedam is dus helder. Tegelijkertijd hechten (ook) deze gemeenten aan een degelijk bestuurlijk besluitvormingsproces. In het kader van het Bestuurlijk Overleg MIRT zal de minister van Infrastructuur & Milieu in overleg met de portefeuillehouder van Stadsregio Rotterdam de stappen in dat besluitvormingsproces binnenkort vaststellen. De gemeenten stellen zich op het

standpunt dat alle betrokken partijen een volwaardige inbreng moeten kunnen hebben in de opmaat naar een voorkeursbesluit voor één van de varianten.

### ... dat de ontwikkelingen in zijn bredere context aanpakt.

De regio Rotterdam kampt met bereikbaarheidsproblemen. Deze problemen verdienen bijzondere aandacht maar worden nog te veel in isolatie aangepakt. Er is een netwerkbenadering en duurzame mobiliteitsaanpak voor de hele Zuidvleugel noodzakelijk. De mobiliteitstromen veranderen immers. Zo heeft hoogwaardig OV als de metroverbinding tussen Den Haag en Rotterdam zijn impact op de verkeersstromen.

De economische ontwikkeling van de regio heeft ook zijn doorwerking in de keuze voor de NWO. De inzet op de Mainports en Greenports van het kabinet vraagt om een vertaling voor de Westflank van Rotterdam. Met de tweede Maasvlakte verschuift een groot deel van de economische activiteit immers verder naar het Westen.

Tegelijkertijd staat de centrale groene ruimte in de Zuidvleugel, het Midden Delflandgebied in toenemende mate onder druk. Alle inspanningen, zoals de Hof van Delfland, om deze ruimte te bewaren moeten serieus genomen worden en verdienen een plek in de discussie over de voorkeursvariant van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

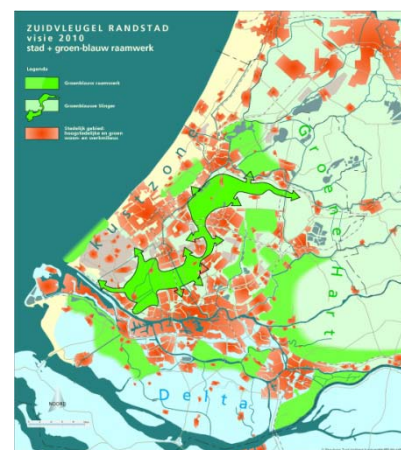
### Waarom een Oranjetunnel en geen Blankenburgtunnel?

Een Oranjetunnel biedt een directere logische en minder filegevoelige verbinding tussen de nieuwe economische activiteiten in de Rotterdamse haven en de Greenports, en geeft aansluiting op de rest van de Randstad via (A20 en A12 en A4 bij Ypenburg). Tegelijkertijd gaat een Oranjetunnel met aansluitende Veilingroute, westelijk langs het open, groene landschap van Midden Delfland en spaart dit volledig.

De Blankenburgtunnel doorsnijdt een deel van Midden Delfland, in bijzonder de kwetsbare Aalkeetpolder. Ook bij een gedeeltelijk ondergronds tracé door de polder, zal het bovengrondse deel nog aanzienlijk zijn. Bovendien zal het grootschalige verkeersknooppunt met de A20 een grote ruimtelijke impact op de omgeving hebben. Op termijn blijft het risico bestaan dat het Midden Delfland nóg verder wordt aangetast door het Blankenburgtracé door te trekken richting de A4 Midden Delfland, dwars door de Broekpolder.

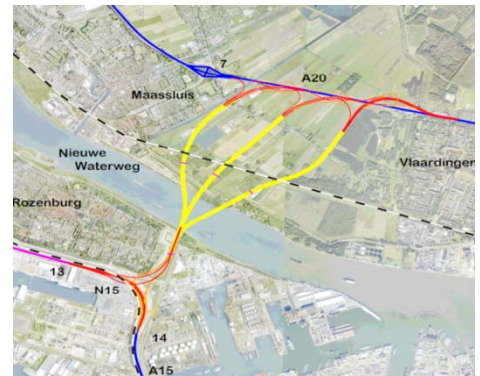
De Blankenburgtunnel zorgt weliswaar voor minder sterke toename van het verkeer in de Beneluxtunnel, maar voor een versterkte ontwikkeling van het verkeer in Midden Delfland en de daar optredende filevorming. De verkeersproblematiek bij het Kethelplein wordt alleen maar vergroot. Op netwerkniveau, de 'Rotterdamse ruit', is de winst verwaarloosbaar.

De verkeerskundige effecten van de Blankenburgtunnel voor de Rotterdamse ruit wegen dus niet op tegen de grote nadelen voor het woon- en leefklimaat, de schaarse natuur van het Midden Delflandgebied en de bredere gebiedsontwikkeling en gebiedsveiligheid in Zuid-Holland. De verkeerskundige effecten zijn bovendien onvoldoende overtuigend.





*Oranjetunnel*



*Blankenburgtunnel*

### De Blankenburgtunnel:

- betekent een grote inbreuk op de leefbaarheid en welzijn in Maassluis en Vlaardingen. Het vestigingsklimaat voor particulieren verslechtert en woningen dalen in waarde.
- vormt -ook in de geboorde, lange variant- een enorme aanslag op de schaarse groene ruimte in het gebied en verstoort belangrijke ecologische en archeologische waarden.
- doorsnijdt in iedere variant de het weidevogelgebied Aalkeetpolder. Deze polder vormt een belangrijk deel van het Midden Delflandgebied en is uitgeroepen tot Rijksbufferzone.
- draagt onvoldoende bij aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de *gehele* regio. Dit was wel een uitgangspunt bij het zoeken naar de beste variant voor de NWO.
- vergt meer en ingrijpende maatregelen om klimaat en milieuschade te compenseren. Kosten van deze maatregelen zijn nog niet berekend.