

De Blankenburgtunnel als een onvermijdelijkheid?

Dirk M. Koppenol



De Blankenburgtunnel is vernoemd naar het plaatsje Blankenburg dat verplaatst moest worden om eind jaren zestig ruimte te bieden aan Europort. Net als de verplaatsing van dit dorpje is de bouw van de tunnel geënt op het idee dat de concurrentiepositie van de haven in het geding is. De noodzaak van de tunnel wordt vooral onderbouwd met de verwachte toekomstige groei van het goederenvervoer in de haven. De tegenstanders gebruiken juist de huidige economisch crisis om deze noodzaak in twijfel te trekken. Om te bepalen of de bouw van de Blankenburgtunnel noodzakelijk is, is het ook belangrijk om naar het verleden te kijken. In dit artikel zal worden beargumenteerd dat beslissingen in het verleden de keuze voor de Blankenburgtunnel steeds dichterbij brachten. Hiervoor zal het concept *path dependence* of padafhankelijkheid gebruikt worden, wat inhoudt dat beslissingen in het verleden de keuzevrijheid op een later moment beperken.

Tonnage en groei richting zee

Allereerst is het belangrijk om te laten zien dat de havenontwikkeling van Rotterdam zelf padafhankelijk is. Vooral na de Tweede Wereldoorlog werd er gekozen voor een focus op grootschalige overslag. Dit werd dan ook de graadmeter voor de prestatie van de haven. Niet voor niets werd de haven in 1962 de grootste ter wereld, gemeten in overslag in tonnen. Door de focus op grootschalige overslag nam de druk op de achterlandverbindingen echter ook enorm toe. Dit was gekoppeld aan een andere padafhankelijkheid, namelijk de letterlijke groei richting de zee. Om de steeds groter wordende olietankers te kunnen verwelkomen in haven, moest de haven steeds dieper en breder worden. Om die reden gingen alle havenuitbreidingen in stappen richting de zee en het

diepere water. Zo werd tussen 1950 en 1972 de Botlek, Europoort en de Maasvlakte gebouwd. Waar de Botlek zich nog midden in het land bevond, werd de Maasvlakte al gedeeltelijk gewonnen uit de zee. Om deze havenuitbreidingen te voorzien van voldoende transportcapaciteit werd in 1955 de Botlekbrug, in 1967 de Beneluxtunnel en in 1969 de Calandbrug gebouwd. Al in 1969 werd in deze context over de Blankenburgtunnel en Oranjetunnel gesproken. De oliecrises in 1973 en 1979 en de protesten tegen havenuitbreidingen zorgden er echter voor dat deze plannen in de diepvries kwamen te liggen. In de jaren negentig werd echter duidelijk dat dergelijke ontwikkelingen de bouw van de tunnels wel kon vertragen, maar niet konden voorkomen. Het pad van grootschaligheid dat in was geslagen vroeg om een verdere uitbreiding van de haven en, als resultaat, de vergroting van de transportcapaciteit van de achterlandverbindingen.

Mainportprojecten

Een betrokkende bij het besluitvormingsproces van Maasvlakte 2 zei eens, niets waar een 2 achter staat is goed, want dat is namelijk meer van hetzelfde. Zijn opmerking dat het meer van het hetzelfde was, sluit direct aan op de hierboven geformuleerde padafhankelijkheid. Maasvlakte 2 kwam precies in het verlengde van de eerdere havenuitbreidingen te liggen en daarnaast was het doel het vergroten van de overslag in tonnage. Om die reden vroeg deze havenuitbreiding eveneens om een vergroting van de transportcapaciteit van de achterlandverbindingen.

De projecten die ontvouwen werden als gevolg van het mainport beleid, dat in 1989 door de nationale overheid werd ontwikkeld, waren een continuering van het pad dat na de Tweede Wereldoorlog was ingeslagen. Om de groei van mainport Rotterdam te waarborgen werden er eind jaren tachtig en begin jaren negentig een scala aan projecten opgenomen in de Nationale Structuurnota voor Verkeer en Vervoer. Voor Rotterdam waren dit de Betuweroute, Maasvlakte 2, verbreding van de A15 en de bouw van extra oeververbindingen. De schakeling tussen deze mainport projecten laat zeer duidelijk de padafhankelijkheid zien. Zonder de bouw van de Betuweroute en de verbreding van de A15 was er niet genoeg capaciteit om de goederenstroom vanaf Maasvlakte II aan te kunnen en zonder Maasvlakte II was het onzinnig om de vervoerscapaciteit naar het achterland te vergroten. Om die reden werden al in 1990 de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel in één adem genoemd met de vergroting van de capaciteit van de Beneluxtunnel - ook wel de Tweede Beneluxtunnel genoemd. Toen in 2002 deze nieuwe Beneluxtunnel werd gebouwd, werd na onderzoek in 2012 en 2013 besloten om de Blankenburgtunnel voorrang te geven ten opzichte van de Oranjetunnel.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat naast vooruitkijken, ook terugkijken in de tijd van belang is om te begrijpen waarom projecten noodzakelijker worden. De hiervoor beschreven padafhankelijkheid laat namelijk zien dat de

Blankenburgtunnel geen losstaand project is. Het is een onderdeel van een schakeling van projecten die zelfs al terug te voeren zijn tot de bouw van de eerste grote havenuitbreidingen van na de Tweede Wereldoorlog. Hoewel elk project uitgesteld kan worden, kleeft er dus een zekere onvermijdelijkheid aan de Blankenburgtunnel, die hem noodzakelijk maakt. Met deze blik op het verleden is het daarom ook waarschijnlijk dat het verworpen plan voor de Oranjetunnel op de langere termijn zijn weg weer zal vinden naar een plek op de nationale politieke agenda, tenzij gebroken wordt met de naoorlogse trend van de maximalisatie van de grootschalige overslag.

Dirk M. Koppenol is promovendus aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, bij de faculteit Erasmus School of History, Culture and Communication. Zijn onderzoek richt zich op het besluitvormingsproces van Maasvlakte II.