

Vergaderjaar 2011–2012

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 9

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 4 april 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 8 maart 2012 inzake de stand van zaken m.b.t. de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in verband met de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (Kamerstuk 32 598, nr. 7).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 april 2012. Deze vragen en antwoorden behoren bij de eerder verschenen lijst van vragen en antwoorden (Kamerstuk 32 598, nr.8). Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

1

Kunt u toelichten waarom in de vergelijking tussen Oranjetunnel en Blankenburgtunnel er gekozen is voor verschillende toltarieven? Kunt u aangeven welke doorstroomeffecten voortkomen uit een toltarief van 1,50 euro voor de Blankenburgtunnel en 1,50 voor de Oranjetunnel? Kunt u hierbij ook aangeven met ja of nee of deze meting reeds is verricht in het onderzoek? Kunt u aangeven welke effecten op de doorstroming te realiseren zijn als er een gedifferentieerd toltarief gehanteerd zou worden?

De tarieven zijn bepaald op basis van het maximaliseren van de tolopbrengsten. Het verkeersaanbod verschilt voor deze twee alternatieven en daarmee ook de toltarieven voor personenverkeer.

Als gevolg van de tolheffing zal meer verkeer gebruik blijven maken van de Beneluxtunnel. Hiervoor neemt de reisduur op het netwerk met tolheffing minder af dan bij een situatie zonder tolheffing (bij de Blankenburgtunnel is dit effect kleiner dan bij de Oranjetunnel, nl een toename in de reisduur op het netwerk van resp. 12% en 20%).

Ja, dit is in het onderzoek reeds opgenomen.

De effecten van een gedifferentieerd tarief zijn niet beschikbaar. Wel kan ik aangeven dat de effecten zonder tol en de effecten met tol (op basis van gemaximaliseerde tolopbrengsten) de bandbreedte van de effecten aangeven. Daarnaast geldt: hoe hoger het toltarief, hoe minder de ontlasting van de Beneluxtunnel. Met name buiten de spitsen zal dit effect zichtbaar zijn, omdat op deze tijden de filedruk lager is.

2

Kunt u aangeven welk nut een kanteldijk van 5,4 meter boven NAP heeft, als de dijken van de Nieuwe Waterweg bescherming bieden tot 3,42 meter boven NAP?

De hoogte van de primaire waterkeringen langs de Nieuwe Waterweg, waaronder de Maassluisdijk, is ca. 5,4 meter (boven NAP). De hoogte van een kanteldijk is met de hoogte van de bestaande primaire waterkering vergelijkbaar.

De genoemde 3,42 meter boven NAP heeft geen betrekking op de dijkhoogte, maar op de waterstand met en overschrijdingskans overeenkomstig de veiligheidsnorm uit de Waterwet (1/10 000 per jaar). De dijkhoogte wordt bepaald door een veelheid van factoren en zal orde grootte overeenkomen met de huidige dijkhoogte. De exacte hoogte van de kanteldijk wordt tijdens de volgende fase van het project vastgesteld.

3

Is het juist dat – indien bij aanleg van een Blankenburgtunnel door een calamiteit bij het Industrieel/chemische complex langs de A15 het verkeer naar/van deze tunnel is geblokkeerd – er geen calamiteitentunnel is en bij aanleg Oranjetunnel (zonder of met A54) wel? Kunt u uw antwoord toelichten?

Dit is onder andere afhankelijk van de locatie waar de calamiteit plaats vindt. Voor een calamiteit ten westen van de aansluiting met de N57 zal de Blankenburgverbinding een betere ontsluiting bieden, voor een calamiteit ten oosten hiervan biedt de Oranjetunnel een betere ontsluiting.

Bij het bepalen van de robuustheid van de verbinding voor calamiteiten is ook van belang dat bij een Blankenburgverbinding de A15 tussen de toekomstige Blankenburgverbinding en het Beneluxplein sterker ontlast wordt dan bij de Oranjeverbinding, waarmee de kwetsbaarheid voor calamiteiten op dit gevoelige deel van de A15 afneemt.

Bij vraag 39 (zie Kamerstuk 32 598, nr. 8) wordt aangegeven dat de aansluitingen van de Blankenburgtunnel op de A15 en de A20 samen 250 miljoen euro gaan kosten, terwijl bij vraag 43 wordt gesproken over 420 miljoen euro. Kunt u deze verschillen verklaren en aangeven welk budget u daadwerkelijk zult uittrekken? Kunt u ook aangeven of deze bedragen reeds onderdeel zijn van het totaalbudget van 1 miljard zoals dat nu door u is medegedeeld?

Het verschil tussen het bedrag van € 350 miljoen bij vraag 39, en de € 420 miljoen bij vraag 43 komt voort uit de resultaten van de toetsing. Bij vraag 39 is het correcte lagere bedrag van € 350 mln. (afgerond) opgenomen, dat volgt uit de lagere risico reservering. Dit bedrag maakt onderdeel uit van de totaalraming van € 1 miljard.