

Vergaderjaar 2011–2012

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 8

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 maart 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 29 maart 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.¹

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Zie ook de lijst van vragen en antwoorden, vastgesteld 4 april 2012 (kamerstuk 32 598, nr. 9).

1

Klopt het dat de ministers Peijs en Winsemius in 2006 constateerden dat er met de A4 Delft–Schiedam geen sprake is van ontsluiting van Den Haag en dat – mede vanwege vele andere problemen die de aanleg van A4 veroorzaakt – hun conclusie was om te starten met de Oranjetunnel en de A54?

Nee. Op grond van de resultaten van de «Trajectnota/MER A4 Delft–Schiedam, stap 1 Alternatieven MER» van december 2005 heeft het Bevoegd Gezag in mei 2006 besloten om de A54 niet verder te onderzoeken. Dit omdat de A54 te weinig probleemoplossend is. De conclusie om te starten met een Oranjetunnel wordt op basis van de resultaten uit de verkenning weerlegd.

2

In hoeverre is de in 2007 aangenomen motie Roemer (SP) voor de studie naar de A14 meegenomen bij de keuze voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO), waarbij de Oranjetunnel met A54 en de A14 een betere aanpak zouden kunnen zijn dan de Blankenburgtunnel met A13/A16, verbreding A13 en Rotterdamse baan voor de toekomst?

De motie is uitgevoerd bij de verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden. De aanleg van een N14 is onderzocht als maatregel, waarbij een N-weg is onderzocht met een minder grote impact op de omgeving dan een A-weg. De N14 is afgefallen bij beide verkenningen als niet kansrijk omdat deze weinig effect heeft op de Rotterdamse regio en de ruimtelijke economische ambities voor Haaglanden, kostbaar is, en grote effecten heeft op natuur en milieu en daarmee moeilijk in te passen is. De A54 is afgefallen omdat deze kostbaar is, ingrijpend en onvoldoende bijdraagt aan de geformuleerde bereikbaarheidsdoelen voor de NWO.

3

In hoeverre biedt de Oranjetunnel meer kansen voor de toekomst om tot een goede ontsluiting te komen dan de Blankenburgtunnel, als u meeneemt dat dit mogelijkheid biedt om Oranjetunnel uit te breiden met A54 en eventueel A14?

Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat de opwaardering van de veiling-route of de aanleg van een A54 niet bijdraagt aan de oplossing van de geconstateerde problemen. Een versterking van de route door het Westland leidt niet tot wezenlijke andere verkeersstromen door de Oranje- of de Blankenburgtunnel.

4

Wat is de reden voor het feit dat er bij de vergelijking van verkeersintensiteit in de twee NWO rapporten voor verschillende jaren verschillende wegvakken worden gebruikt, waardoor een vergelijking niet mogelijk is, zoals bij de N468? Bent u bereid deze vergelijking alsnog mogelijk te maken voor alle in de twee genoemde rapporten vermelde wegvakken?

De verkeerskundige effecten van een NWO zijn in het kader van het Masterplan Rotterdam Vooruit met het regionaal verkeersmodel RVMK doorgerekend. Dit model was in 2009 het best beschikbare model om op het schaalniveau van de regio Rotterdam de effecten van maatregelen op het provinciaal en stedelijk (wegen)netwerk en het openbaar vervoer te vergelijken. Het prognosejaar van dit model is 2020. Voor een verdere uitwerking van de verkeerseffecten is het begin 2011 beschikbaar gekomen model NRM 2011 gebruikt (zie vraag 28). Dit model heeft als prognosejaar 2030. Dit model is momenteel het gangbare model binnen I&M. Dit model werkt met twee toekomstscenario's en maakt inzicht in

effecten in 2 030 mogelijk. De reden dat er verschillende jaren en verschillende wegvakken zijn gebruikt, ligt in het feit dat er voor iedere afzonderlijke fase gebruik is gemaakt van het meest actuele model. Voor de beoordeling heeft dit geen effect.

5

- a. *Hoe verhoudt de besluitvorming rond de NWO zich tot uw uitspraak in het Financieel Dagblad van 12 maart 2012, luidende dat mogelijk infrastructurele projecten worden uitgesteld om aan de bezuinigingsopgave te voldoen?*
- b. *Houdt u het, in dat licht, voor mogelijk dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding door een nieuwe bezuinigingsronde op een later moment gerealiseerd zal worden?*

a en b. Ik kan niet vooruitlopen op mogelijke uitkomsten van het overleg over de bezuinigingsopgave.

6

Deelt u de mening dat uit de MKBA de conclusie getrokken kan worden dat vijf jaar uitstel van de aanleg van de Blankenburgtunnel (Krabbenplas West) economisch gezien gunstiger is dan snelle aanleg, omdat de kosten sneller teruglopen dan de baten? Zo ja, welke consequentie verbindt u daaraan? Zo nee, hoe dient de MKBA op dat punt dan wel geïnterpreteerd te worden?

Theoretisch gezien lijkt uitstel voor investeringsprojecten gunstig, omdat de initiële investeringskosten de eerste jaren hoog zijn en de maatschappelijke baten zich over een lange periode uitstrekken. Maar in het geval van projecten met een duidelijke maatschappelijke meerwaarde geldt dat als er nu wordt geïnvesteerd, de maatschappij (weggebruikers, bedrijven, detailhandel) de welvaartwinst op korte termijn kan incasseren en het verlies door congestie in o.a. de Beneluxcorridor niet langer hoeft te worden gedragen. Nu investeren is belangrijk en voorkomt dat de bereikbaarheid nog verder achteruit gaat en de economische baten langer uitblijven.

7

- a. *Kunt u bevestigen dat de MKBA van de MIRT verkenning «Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar» niet aan de Tweede Kamer is toegestuurd?*
 - b. *Onderkent u dat door het ontbreken van inzicht in de MKBA van de MIRT-verkenning niet beoordeeld kan worden of de NWO de beste oplossing vormt voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen ten opzichte van andere mogelijke maatregelen?*
 - c. *Bent u bereid om de MKBA van de MIRT verkenning «Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar» alsnog aan de Tweede Kamer toe te sturen?*
- a. Ja. Het Masterplan Rotterdam Vooruit is breed gecommuniceerd en sinds november 2009 beschikbaar op de site www.rotterdamvooruit.nl, inclusief de MKBA. Het Masterplan is in maart 2011 ook op uw verzoek aan uw Kamer gezonden.
 - b. Zie antwoord a. De informatie uit de MKBA is beschikbaar en betrokken bij de prioritering voor de NWO.
 - c. Ja. Het rapport is bij deze brief gevoegd.¹

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

8

- a. *Bent u bekend met de Strategienota Transport (White Paper 2011: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system) die de Europese Commissie op 28 maart 2011 heeft aangenomen?*
 - b. *Hebt u deze «white paper» betrokken bij het opstellen van de concept Ontwerp Rijksstructuurvisie?*
 - c. *Kunt u van de volgende drie belangrijke onderwerpen uit de genoemde «white paper» aangeven of deze een rol hebben gespeeld bij de prioritering van oplossingsrichtingen in de MIRT verkenning: 1. modal-shift voorstellen; 2. prijsbeleid; 3. beleid om alternatieve brandstoffen te gaan toepassen in transport.*
- a. Ja.
 - b. Ja, zie 8c.
 - c. Modal-shift is onderzocht in Rotterdam Vooruit. In de pakketen Beter Benutten (€ 170 mln.) en de Quick-Wins (€ 35 mln.) wordt daar stevig op ingezet. De afspraken die zijn gemaakt in het kader van het project Tweede Maasvlakte geven een maximale invulling aan de ambities voor goederenvervoer per spoor en binnenvaart. Tarieven voor parkeren en het gebruik van tol zijn vormen van prijsbeleid en zijn betrokken bij de verkenning. Het gebruik van alternatieve brandstoffen betreft een generieke opgave die veel breder gaat dan de doelstellingen uit de verkenning Rotterdam Vooruit en NWO.

9

- a. *Kunt u aangeven wat de effecten zijn voor respectievelijk het verkeerssysteem, de maatschappelijke baten, de regionale economische ontwikkeling en eventuele tolopbrengsten van de variant Oranjetunnel, indien – aansluitend op deze tunnel – gekozen wordt voor een Veilingroute met vrije verkeersafwikkeling, tot aan de aansluiting A4, door middel van toepassen van ongelijkvloerse kruisingen in plaats van overbelaste rotondes en geregelde kruispunten.*
 - b. *Kunt u ditzelfde doen voor de variant Blankenburgtunnel?*
- a. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat de opwaardering van de Veilingroute of de aanleg van een A54 niet bijdraagt aan de doelstellingen van de NWO. Een versterking van de route door het Westland leidt niet tot wezenlijk andere verkeersstromen door de Oranje- of de Blankenburgtunnel. Daarom zal deze ook slechts een beperkte invloed hebben op de tolopbrengsten, en de maatschappelijke baten/kostenratio van de NWO. Een opgewaardeerde Veilingroute is bij MIRT verkenning Haaglanden niet onderzocht. Wel is gekeken naar de effecten van de Oranjetunnel op Haaglanden. Met name het verkeer op de N222, N211 neemt toe (tot 9%). Het verkeer op de aansluiting N211/A4 neemt met 5% toe. Er zijn nauwelijks effecten op de A4 passage. Naar verwachting heeft een opwaardering van de Veilingroute geen grote invloed op de A4 passage, maar wel op de N211 en de aansluiting van deze weg met de A4.
 - b. Zie vraag 9a.

10

- a. *Bent u zich ervan bewust dat de 25 miljoen die u ter beschikking heeft gesteld voor inpassing hooguit de helft bedraagt van wat nodig is om de door regio gewenste overkluizing bij de Zuidbuurt te bekostigen, nog los van het feit dat er ook geld nodig is om natuur en landschap waar mogelijk te redden?*
- b. *Onderkent u dat uw bestuurlijke voorkeur daarmee niet volledig voldoet aan de randvoorwaarden uit het regionale bestuurlijke advies doordat de overkapping ter hoogte van de Zuidbuurt geen deel*

uitmaakt van de bestuurlijke voorkeur en vanwege het feit dat hiervoor niet het benodigde budget van 50 miljoen voor beschikbaar is?

- c. *Wat is de reden voor het feit dat er onvoldoende budget is opgenomen om een overkluizing mogelijk te maken ter hoogte van de Zuidbuurt?*
 - d. *Gaat u ervan uit dat de regio de rest zelf bijpast en vindt u het terecht decentrale overheden voor een dergelijk bedrag aan te slaan, terwijl zij deze weg nota bene fel bestrijden?*
 - e. *Is de 25 miljoen, die voor aanvullende maatregelen gereserveerd is, bedoeld om recht te doen aan natuur en recreatieve waarden in het gebied, of kan dit bedrag ook ten behoeve van inpassingmaatregelen aangewend worden?*
 - f. *Bent u bereid het budget te vergroten om wel aan de randvoorwaarden van de regionale overheden te voldoen?*
-
- a. Er is een extra bedrag van € 25 miljoen gereserveerd voor nadere uitwerking van de recreatieve en landschappelijke waarde van het gebied samen met de regio. Afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen maatregelen, kan € 25 miljoen een significante bijdrage in de kosten voor een overkluizing zijn.
 - b. Ja.
 - c. Ik heb het bedrag beschikbaar gesteld om in overleg met de regio te kunnen bepalen welke aanvullende maatregelen zullen worden uitgevoerd. Ik ben er vanuit gegaan dat de regio indien nodig ook meebetaalt aan aanvullende maatregelen.
 - d. Het voorkeurstracé is reeds zorgvuldig ingepast. Met dit uitgangspunt geef ik uitvoering aan het regeerakkoord, waarin is aangegeven dat er afspraken komen met provincies en grote gemeenten over het meebetalen aan infrastructuur, in elk geval voor bovenwettelijke inpassingen.
 - e. Dit bedrag kan voor beide doelen worden ingezet.
 - f. Nee. Ik wil eerst in overleg met de regio bepalen welke aanvullende maatregelen uitgevoerd zouden moeten worden en welke bijdrage de regio hieraan kan leveren.

11

Kunt u aangeven wat de mogelijkheden zijn om Vlaardingen te voorzien van een aansluiting op de NWO ten behoeve van het Zuiden van Vlaardingen en de industrie- en bedrijfsterreinen, zodat de verkeersdruk op Vlaardingen van en naar de A20 door de gemeente, onder andere op de route Marathonweg, flink zal verminderen? Wat zijn de meerkosten van een extra aansluiting van Vlaardingen op de NWO?

Op grond van welke overwegingen heeft u de raming voor de zinktunnel (de voorkeursvariant) naar beneden bijgesteld? Bent u de risico's anders gaan inschatten? Zo ja, waarom?

In de Plan-MER NWO zijn de effecten van een mogelijke aansluiting bij Vlaardingen berekend. Een extra aansluiting is technisch en verkeerskundig mogelijk. Deze aansluiting betekent dat het EHS gebied de Rietputten volledig worden doorkruist. De meerkosten zijn geraamd op ordegrootte 50 miljoen euro. Ten opzichte van de concept-kostenraming van najaar 2011 zijn de ramingen voor alle onderzochte alternatieven naar beneden bijgesteld, omdat de risico's in het najaar nog niet met de gebruikelijke methodiek waren berekend. Dit is nu wel gedaan. Ik ben de risico's niet anders gaan inschatten. De risico's zijn nauwkeuriger berekend.

12

- a. *Hoeveel bedroeg de oorspronkelijke risicoreservering en hoe groot is die nu?*
 - b. *Acht u het gezien eerdere ervaringen met grote infrastructuurprojecten verstandig deze risicoreservering te beperken? Met andere woorden, rekent u zich niet gewoon rijk?*
 - c. *Betekent het verlagen van de risicoreservering waardoor de kosten-schatting is bijgesteld van 1,2 naar 1,0 miljard, dat het risico op budgetoverschrijding aanzienlijk kleiner is geworden ten opzichte van vier maanden geleden?*
 - d. *Kunt u nog eens uitleggen wat precies de consequenties zijn van de lagere risicoreservering als in de uitvoering de nu geprognosticeerde (en gedaalde) investeringskosten tóch tegenvallen?*
 - e. *Kunt u de kosten van de vijf beoordeelde varianten nog eens op een rij zetten, nu nadere gegevens een lagere risicoreservering voor de door u voorgestelde variant mogelijk maken? Wordt daarmee alleen de Blankenburgtunnel Krabbepas-West 200 miljoen goedkoper of worden andere varianten ook goedkoper? Zo ja, hoeveel?*
- a. De oorspronkelijke risicoreservering (als onderdeel van de deterministische raming van € 1,2 miljard) bedroeg ca. € 450 miljoen. Het huidige ramingsbedrag van € 1,0 miljard is gebaseerd op de SSK-ramingsmethodologie, alsmede een meer uitgekristalliseerd ontwerp. Hierbij is rekening gehouden met een risicoreservering van ca. € 300 miljoen.
 - b. Gezien de mate van uitwerking van het ontwerp kies ik ervoor de lijn aan te houden die ook bij andere projecten wordt gehanteerd door een taakstellend bedrag te formuleren, gebaseerd op een raming volgens de standaard systematiek.
 - c. Nee, de onzekerheid van de raming blijft gelijk.
 - d. Zoals bij ieder ander project zal bij een eventuele tegenvaller eerst worden gezien welke mogelijkheden er zijn voor optimalisatie en versoering van het ontwerp. Grote mee- of tegenvallers worden in de begroting opgenomen en verantwoord.
 - e. Door de lagere risicoreservering worden de kosten voor alle varianten lager (zie p.78 concept Ontwerp Structuurvisie).

Variant	Concept kostenraming	Getoetste kostenraming ¹
Oranjetunnel laag	€ 1,6–2,1 mld.	€ 1,50 mld.
Oranjetunnel hoog	€ 1,8–2,4 mld.	€ 1,70 mld.
Blankenburgtunnel Middendoor	€ 1,0–1,3 mld.	€ 0,85 mld.
Blankenburgtunnel Krabbepas-West	€ 1,0–1,4 mld.	€ 1,00 mld.
Blankenburgtunnel Krabbepas-Oost	€ 1,2–1,6 mld.	€ 1,05 mld.

¹ Betreft middenwaarde kostenraming, met bandbreedte 25%, en trefkans 70%.

13

- a. *Onderkent u dat met de kostenraming van 1,0 miljard met een bandbreedte van 25% en een trefzekerheid van 70% (hoofdrapport plan MER NWO blz. 81) de schatting van de kosten ten opzichte van de vorige raming (conceptrapporten van november 2011, raming bedroeg toen 1,2 miljard) naar beneden is bijgesteld, maar de onzekerheid over de kostenschatting is toegenomen?*
- b. *Hoe moet een bandbreedte van 25% op een bedrag van 1 miljard geïnterpreteerd worden als de «trefzekerheid» 70% is? Hoe verhouden deze cijfers zich tot elkaar?*

- c. *Onderkent u dat de onzekerheid van de kostenraming groter is dan de maximale onzekerheid van 25% die wordt voorgeschreven door de spelregels van het MIRT?*
- a. De kostenraming is neerwaarts bijgesteld, vanwege een aangepaste waardering van de risico's. De onzekerheid van de kostenraming is gelijk gebleven.
- b. Het is 70% zeker dat de kosten van de voorkeursvariant liggen tussen - 25% en + 25% van de geraamde € 1 miljard, dus tussen € 750 mln. en € 1,25 miljard.
- c. Nee, volgens de SSK-ramingsmethodologie wordt voldaan aan de eis van maximaal 25%, met een trefzekerheid van 70%.

14

- a. *Is de tolopgave naar beneden bijgesteld, zoals u in uw brief suggereert, of bedraagt deze nog steeds 300 miljoen, zoals in de concept ontwerp Rijksstructuurvisie op pagina 14 wordt aangegeven?*
- b. *Hoe verhoudt de 300 miljoen zich tot de mededeling in uw brief over het naar beneden bijstellen van de tol?*
- c. *Kunt u aangeven hoe groot de tolopgave nu daadwerkelijk is?*
- a. Er heeft nog geen bijstelling plaatsgevonden. Ik werk verschillende opties voor het verlagen van de tolopgave uit en informeer uw Kamer hierover bij de definitieve structuurvisie, naar verwachting na de zomer van 2012.
- b en c: zie antwoord a.

16

- a. *Onderschrijft u dat de netto contante waarde van de investeringen sneller terugloopt dan de baten gedurende vijf jaar uitstel van de investeringen in de Blankenburgtunnel Krabbeplas West en uitstel dus economisch gunstiger is?*
- b. *Onderkent u dat economische effecten een grote rol spelen in de afweging over de NWO?*
- a. Zie antwoord op vraag 6. Nu investeren is belangrijk en voorkomt dat de bereikbaarheid nog verder achteruit gaat en de economische baten langer uitblijven.
- b. De economische effecten maken onderdeel uit van mijn afweging, evenals verkeerskundige effecten, kosten, ruimtelijke effecten, natuur en leefbaarheid en draagvlak in de regio.

17

Kunt u uitsluiten dat in de toekomst een rechtstreekse weg aangelegd wordt vanaf de Blankenburgtunnel richting de A4 en de A13/A16 waarmee het groene hart nog meer versnipperd zal worden? Zo nee, waarom niet?

Ik heb reeds toegezegd hier geen plannen voor te hebben en uw Kamer heeft er een motie over aangenomen. Uit de verkenning volgt niet de noodzaak om een dergelijke weg (A24) aan te leggen.

18

Van welk toekomstscenario over te verwachten verkeerstoenames gaat u uit bij de inrichting van de verkeerscirculatie in het Rijnmondgebied? Hoe verhoudt zich dat tot de scenario's voor vervoer over spoor en over water?

Er wordt uitgegaan van de twee uiterste WLO-scenario's van het Centraal Planbureau: Global Economy (hoog) en Regional Communities (laag). Deze scenario's worden ook gebruikt voor vervoer over spoor en over water.

19

- a. *Hoeveel extra verkeer zal er langs de A20 rijden als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel en welke gevolgen heeft dat op de luchtkwaliteit langs de A20 en op welke wijze kunt u er voor zorgen dat binnen de fijnstofnormen wordt gebleven?*
 - b. *Kunt u aangeven wat de mogelijke oplossingen zijn om de te verwachten verkeersproblemen op de A20 en het Kethelplein als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel te verhelpen?*
- a. De verkeerstoename op de A20 tussen Blankenburg A20 knooppunt en Kleinpolderplein is opgebouwd uit (x 1 000 motorvoertuigen per dag, 2030):

Wegvak	RC (x1000 mvt)	GE (x1000 mvt)
Blankenburg – Vlaardingen West	52	67
Vlaardingen West – Vlaardingen Holy	52	61
Vlaardingen Holy – Kethelplein	43	43
Kethelplein – Scheidam Centrum	15	19
Schiedam Centrum – Giessenplein	12	13
Giessenplein – Kleinpolderplein	9	9

Veranderingen in de verkeersaantallen leiden op de A20 tot meer verkeer en ook tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Elders, zoals in de woonkernen langs de A15 is er sprake van minder verkeer en een verbetering van de luchtkwaliteit. De gezondheidseffectscreening laat dit effect ook zien. Nergens langs de A20 is er sprake van een overschrijding van de grenswaarden. Er wordt dus voldaan aan de Europese normen. De berekeningen geven wel aan dat er op enkele locaties op de A20 zelf sprake is van een overschrijding van de grenswaarden NOx. Dit betreffen echter locaties op de weg zelf, waar conform het toepasbaarheidsbeginsel de luchtkwaliteit niet beoordeeld hoeft te worden (immers dit betreffen geen verblijfolocaties waar personen langdurig worden blootgesteld). Voor fijn stof zijn er geen overschrijdingen.

- b. De volgende maatregelen maken onderdeel uit van het project:
 - verbreding van de A20 van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen Blankenburgaansluiting A20 en aansluiting Vlaardingen.
 - aansluiting Vlaardingen en Kethelplein: in de planuitwerkingsfase zal bezien worden of met optimalisatie van het wegontwerp (zoals aanpassingen in het weefvak A20 in combinatie met het beperkt verlengen van de uitvoegstrook vanaf de A20-west naar de A4-noord) de doorstroming kan worden verbeterd.

20

- a. *Onderkent u dat de recentelijk aan de Tweede Kamer toegestuurde rapporten geen inzicht geven in de onderbouwing van het bestuurlijk aanwijzen van de vijf prioritaire projecten (NWO, verbeteren knooppunten, OV Rotterdam Zuid, verbreding A20 Oost en Brienenoord- en Algeracorridor)?*
 - b. *Onderkent u dat op basis van de huidige rapporten dus niet geconcludeerd kan worden dat de NWO de beste oplossing biedt voor de meest urgente problemen met betrekking tot de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio? Zo ja, bent u bereid deze onderbouwing alsnog aan te leveren?*
- a. Nee. De onderbouwing voor de keuze van de vijf prioritaire projecten volgt uit de studie Rotterdam Vooruit. Het eerste deel van de Rijksstructuurvisie geeft op hoofdlijnen inzicht in de keuze voor vijf prioritaire projecten op basis van de ruimtelijke economische visie en

probleemanalyse van Rotterdam Vooruit. In het Masterplan Rotterdam Vooruit en de bijbehorende achtergronddocumenten is dit nader toegelicht.

b. Nee, zie antwoord a.

21

Met welke reden is in het scenario voor de Oranjetunnel gerekend met een gekromde tunnel in plaats van een rechte variant, die naar verwachting veel goedkoper zal uitpakken?

De Maeslantkering beschermt Zuid-Holland tegen overstroming vanuit zee. Een rechte variant van de Oranjetunnel zou de Maeslantkering onderlangs of in de directe omgeving kruisen. Boor- of graafwerkzaamheden onder of in de directe omgeving van de Maeslantkering brengen een onaanvaardbaar risico voor het functioneren van de waterkering met zich mee.

22

Welke voordelen heeft de Oranjetunnel ten opzichte van de Blankenburg-tunnel en welke nadelen, de financiën even buiten beschouwing latend? Zou afgezien van de financiële argumentatie de Oranjetunnel in dat licht niet de voorkeur genieten boven de Blankenburgtunnel?

Het voordeel van de Oranjetunnel is dat deze minder gevolgen heeft voor natuur en landschap. Verkeerskundig zorgt de Oranjetunnel voor een robuust netwerk. Ook veroorzaakt de Oranjetunnel minder verkeers-toename op de A20 en op de N57. Hier tegenover staan meerdere voordelen van de Blankenburgtunnel: de Blankenburgverbinding zorgt voor de grootste afname van de reisduur op het netwerk. De Blankenburg-tunnel lost de problemen in de Beneluxtunnel op en levert zo een grote bijdrage aan de bereikbaarheid van de mainport, de Oranjetunnel doet dat niet. Ook belast de Blankenburgverbinding het wegennet in het Westland minder en zorgt evenals de Oranjetunnel voor een robuust netwerk. Met een zorgvuldige inpassing, mitigerende maatregelen en compensatie kan aan de negatieve effecten voor natuur en leefbaarheid tegemoet worden gekomen. Ook als de financiën buiten beschouwing worden gelaten kies ik voor de Blankenburgverbinding.

23

In hoeverre klopt het dat de Oranjetunnel de robuustheid over de gehele lengte van A15 en A20 ten westen van de mogelijke aansluiting van de Blankenburgtunnel vergroot, terwijl de Blankenburgtunnel op beide wegvakken dit deels niet bewerkstelligt?

Dit klopt. Anderzijds wordt bij een Blankenburgverbinding de A15 sterker ontlast dan bij de Oranjeverbinding, waarmee de kwetsbaarheid voor calamiteiten op de A15 afneemt omdat er meer restcapaciteit aanwezig is, juist op dit drukste deel van de A15 langs Rotterdam.

24

Kunt u aangeven welke mogelijkheden er zijn om de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) langs de Krabbeplas niet half maar geheel verdiept aan te leggen? Wat zouden de meerkosten zijn? En wat zijn de mogelijkheden om de NWO op dit wegdeel geheel of gedeeltelijk te overkappen? Wat zijn daarvan de kosten?

De variant Krabbeplas-West ligt verdiept (ca. 6m beneden maaiveld) tussen het spoor en de uitvoeger aansluiting Blankenburg met de A20. De variant Krabbeplas-Oost ligt tussen het spoor en de uitvoeger aansluiting Blankenburg met de A20 half verdiept (3m onder maaiveld). Geheel en

gedeeltelijk overkappen is mogelijk, de kosten lopen afhankelijk van de omvang van de overkapping op tot een bedrag van ordegrrootte 80 miljoen euro.

25

Is het correct dat na aanleg van de Oranjetunnel op 1 van de 6 relevant trajecten uit de Nota Mobiliteit de normen voor reistijdfactor overschreden worden, terwijl dit voor de Blankenburgtunnel voor 2 van de 6 relevante trajecten het geval is?

Nee, bij beide tunnels worden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit in het hoogste groeiscenario (GE) in twee gevallen overschreden.

26

- a. *Onderschrijft u dat het onderzoeksuitgangspunt in het onderzoek naar de ongebruikte wisselstrook in de Beneluxtunnel – het onmiddellijk na de tunnel laten invoegen van de wisselstrook op de bestaande rijstroken – per definitie nooit tot een verbetering van de doorstroming op de Beneluxcorridor kan leiden?*
 - b. *Kunt u aangeven waarom een dergelijk onderzoeksuitgangspunt is gehanteerd?*
 - c. *Onderschrijft u dat openstelling van de wisselstrook alleen zinvol is als deze tot aan beide knooppunten aan beide zijden van de Beneluxcorridor wordt opengesteld?*
 - d. *Onderkent u dat openstelling van een volwaardige wisselstrook een verlichting geeft van de knelpunten in de Beneluxcorridor?*
- a. Het openen van de extra buis met een wisselstrook is onderzocht. De wisselstrook voegt geen extra capaciteit toe aan de Beneluxcorridor. Dit geldt ook voor de permanente rijstrook in één van beide richtingen. Als gevolg van de extra rijstrook in de tunnel verbetert de doorstroming daar enigszins. Direct voor en na de tunnel moet de extra rijstrook weer worden samengevoegd met de hoofdrijbaan om aan te kunnen sluiten op de knooppunten Beneluxplein en Kethelplein. De invoegbewegingen leveren weer capaciteitsvermindering en als gevolg hiervan congestie op. Hieruit volgt dat de vijfde tunnelbuis geen alternatief vormt voor een NWO.
 - b. Het gebruik van de wisselstrook is in het kader van de NWO onderzocht. Het onderzoek wijst uit dat de wisselstrook geen extra capaciteit toevoegt aan de Beneluxcorridor.
 - c. Nee, zie a.
 - d. Nee, zie a.

27

In hoeverre wordt de doorstroming in de Blankenburgtunnel en de Beneluxtunnel geblokkeerd indien door filevorming of calamiteiten het Kethelplein en/of het Beneluxplein verstopt zijn?

Afhankelijk van de ernst van het incident en het tijdstip op de dag en het verkeersaanbod dat gebruik gaat maken van de alternatieve verbindingen kan de doorstroming op deze routes minder zijn dan gebruikelijk.

28

Is het juist dat de verkeersbewegingen bij het Kethelplein en A20 zijn berekend met het statische model? Zo ja, bent u in dat geval bereid om de gevolgen voor het Kethelplein en de A20 bij de aanleg Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel met of zonder A54 volgens het dynamische model door te rekenen? Zo ja, wat zijn in dat geval de conclusies met betrekking tot het optreden van files op de verschillende wegvakken van het Kethelplein?

Zoals gebruikelijk zijn de verkeerseffecten bepaald met een semi-statistisch model, in dit geval het NRM 2011. Een dynamisch model wordt gebruikt in de planuitwerking bij ontwerpoptimalisatie. In de verkenning is geconcludeerd dat op de bogen in het Kethelplein geen files optreden. Een aandachtspunt blijft het traject A20 tussen de aansluiting Vlaardingen en het Kethelplein. Door een verschuiving van afslaan (afnemend) en doorgaan (toenemend) verkeersstromen kan hier lokaal een knelpunt optreden. In de planvormingsfase wordt gezien of een optimalisatie van het wegontwerp (zoals aanpassingen in het weefvak A20 in combinatie met een beperkt verlengen van de uitvoegstrook vanaf de A20-west naar de A4 noord) de doorstroming dusdanig kan bevorderen dat voldaan kan worden aan de streefwaarde op dit NoMo traject in het hoogste groeiscenario.

29

Heeft u een inschatting gemaakt van de juridische risico's die voortkomen uit het feit dat een verdere overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen dreigen door een toename van het verkeer op de A20, waar nu al onzekerheid bestaat over het halen van die normen in 2015? Zo ja, hoe ziet u dat? Zo nee, waarom niet?

Uit het luchtonderzoek blijkt dat er geen normoverschrijdingen in de omgeving van de weg optreden. In de planuitwerkingsfase vindt nog nader onderzoek naar luchtkwaliteit plaats.

30

Hoe moet u in de bestuurlijke voorkeur uitgesproken intentie om de aansluiting op de A20 via een lage ligging te realiseren gezien worden, nu uit de recente plannen blijkt dat slechts twee van de zes rijbanen verdiept aangelegd worden en de andere vier «gewoon» op maaiveldhoogte?

Voor de realisatie van een knooppunt dient het tunneltracé ten zuiden van de A20 verbonden te worden met de banen aan de noordzijde van de A20. Normaliter gebeurt dit met bogen over de weg heen. In dit geval worden de verbindingbogen echter onder de weg door gelegd, om daarna naast de weg omhoog te komen voor het in/uitvoegen met de noordelijke rijbanen van de A20. Door op deze manier het knooppunt uit te voeren komt geen enkel tracédeel hoger dan de huidige Rijksweg A20 te liggen. Op deze vormgeving heb ik mijn besluit gebaseerd.

31

- a. *Onderschrijft u dat door de aanleg van de Blankenburgtunnel een nieuw verkeersprobleem op de A20 ontstaat (reistijdnormen worden niet gehaald op het A20 traject De Lier – Kethelplein) waarvan nog niet met zekerheid te zeggen is dat hier een oplossing voor bestaat?*
- b. *Kunt u aangeven wat de mogelijk oplossingsrichtingen voor potentiële verkeersproblemen als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel op de A20 en het Kethelplein zijn?*
- c. *Kunt u aangeven wat een verkeersprobleem als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel op de A20 zou betekenen voor de luchtkwaliteit langs de A20, die nu al slecht is, en waar het nog onzeker is of in 2015 de vereiste normen gehaald worden?*
- d. *Kunt u toezeggen dat voor mogelijke problemen op de A20 en het Kethelplein tijdens deze regeerperiode maar ook ten tijde van toekomstige kabinetten nooit het doortrekken van de Blankenburgtunnel richting de A4 en de A13/A16 (de A24 of N24) als oplossing aangewend zal worden?*

- a. Zie vragen 19b en 28.
- b. Zie vragen 19b en 28.

- c. Zie vraag 28.
- d. Zie vraag 17.

32

Is het correct dat de lage aansluiting op de A20 in de variant van uw bestuurlijke voorkeur (Blankenburgtunnel, Krabbeplas West) inhoudt dat twee van de zes rijbanen verdiept liggen en vier van de zes rijbanen op maaiveld bij de aansluiting?

Ja, zie vraag 30.

33

In hoeverre hebt u rekening gehouden met extra verkeersbewegingen wanneer er geen tol wordt geheven bij de Blankenburgtunnel? Is dit ook meegenomen in de vergelijking met de Oranjetunnel?

Het Plan-MER onderzoek is voor de Blankenburg- en Oranjetunnel uitgevoerd zonder tol. Er is dus geen sprake van extra verkeersbewegingen ten opzichte van de onderzoeksresultaten.

34

Waarom is er voor gekozen om opties voor het verlagen van de tolopgave uit te werken, en niet om de vrijgekomen ruimte in het budget te besteden aan betere inpassing van de Blankenburgtunnel?

Voor het voorkeurstracé is reeds voorzien in een zorgvuldige inpassing.

35

Erkent u dat verkeerseffecten van de aanleg van infrastructuur nauw samenhangen met de vraag of er al dan niet tol wordt geheven en hoe hoog die tol is? Erkent u dan ook dat zonder te weten hoeveel tol er in de Blankenburgtunnel geheven wordt, het niet mogelijk is de verkeereffecten (en dus de potentiële kosten en baten) goed te voorspellen en daar dus een besluit op te baseren?

De berekening zijn uitgevoerd voor de situatie zonder tol. Er is een gevoeligheidsanalyse gemaakt met maximale tolopbrengst als uitgangspunt. Dit geeft de bandbreedte aan waarin de effecten zich afspelen. Over de effecten van tolheffing heb ik u ook geïnformeerd met mijn brief van 23 januari j.l. en de ontwerp Structuurvisie die ik op 8 maart j.l. toezond.

36

Heeft u overwogen uw oorspronkelijk tolplan te handhaven en de risicoreservering in tact te laten om aldus een degelijkere financiële onderbouwing voor uw plan te krijgen? Zo nee, waarom niet?

Zie vraag 14.

37

- a. *Onderschrijft u dat door het ontbreken van duidelijkheid over de tolheffing de verkeerskundige efficiëntie van de Blankenburgtunnel niet exact te kwantificeren is?*
- b. *Onderschrijft u dat door het ontbreken van duidelijkheid over de tolheffing de ratio tussen kosten en baten niet exact bekend is en mogelijk aanzienlijk negatiever uit kan pakken dan in een situatie zonder tol?*

- a. Zie vraag 35.

- b. Nee. De ratio tussen kosten en baten is ook voor de situatie met tol onderzocht. Conclusie van het onderzoek is dat tolheffing per saldo leidt tot (licht) lagere maatschappelijke baten terwijl de kosten toenemen. Alle varianten van het Blankenburgtracé zijn bij invoering van tolheffing maatschappelijk gezien rendabel in het GE scenario, en licht negatief in het RC scenario. De varianten van het Oranjetracé zijn met tol in zowel het GE als het RC scenario negatief.

38

Kunt u aangeven op basis waarvan geconstateerd zou kunnen worden dat de Blankenburgtunnel variant Krabbeplas West nog voldoet aan de randvoorwaarde voor een aantrekkelijke leefomgeving, wetende dat deze variant zeer slecht scoort op het gebied van leefbaarheid, natuur, landschap en recreatie (zie plan MER NWO)?

De Krabbeplas-West variant wordt zorgvuldig ingepast. Door de ligging langs de Krabbeplas spaar ik het open gebied, van het spoor tot de uitvoeger van de Blankenburg met de A20 is sprake van een verdiepte ligging (ca. 6 meter onder maaiveld), en het knooppunt met de A20 wordt uitgevoerd met dive-unders. Daarnaast heb ik nog € 25 miljoen ter beschikking gesteld voor aanvullende inpassing.

39

- a. *Onderschrijft u dat aan de beschermde natuur ernstige schade wordt toegebracht doordat Blankenburgtunnel variant Krabbeplas West het EHS-gebied de Rietputten doorkruist?*
- b. *Hoe kunt u uw stelling onderbouwen dat de negatieve effecten op geluid en natuur voor de Blankenburgvariant goed te mitigeren en compenseren zouden zijn? Hoe en waar gaat u dat doen en wat kost dat extra?*
- c. *Hoe hebt u de conclusie dat het negatieve effect van de Blankenburgtunnel op planten en diersoorten van de zogenaamde rode lijst nog groter is dan gedacht meegewogen in uw besluit, in de wetenschap dat het aantal planten en diersoorten in Nederland nog altijd dalende is, zulks in strijd met Europese afspraken?*
- d. *Hebt u, los van de waarde die u zelf hecht aan het verdwijnen van planten- en diersoorten, ook een inschatting gemaakt van de juridische risico's van het moedwillig vernietigen van planten en diersoorten die op de rode lijst staan? Zo ja, wat was de uitkomst daarvan?*
- e. *Deelt u de mening dat het onderscheidende effect met betrekking tot de effecten op rode lijstsoorten dat, in tegenstelling tot de concept rapporten, in de recente rapporten wel aan de orde komt de negatieve effecten van de Blankenburgtunnel nog groter maakt dan oorspronkelijk gedacht?*
- f. *Onderschrijft u dat in eerste plaats negatieve effecten op beschermde natuur (EHS) voorkomen zouden moeten worden door het minst schadelijke alternatief te kiezen?*
- g. *Heeft u reeds een voorstel voor compensatie van schade aan de natuur aangezien in de concept ontwerp Rijksstructuurvisie al wordt vastgesteld dat de schade goed te compenseren is?*
- h. *Zal deze compensatie conform het nabijheidbeginsel van de spelregels EHS in Midden-Delfland plaats gaan vinden?*
- a. Het voorkeursalternatief kruist inderdaad de Rietputten, waardoor een deel van dit EHS-gebied wordt vernietigd en het overige deel verstoord.
- b. Mitigatie van geluid kan bijvoorbeeld plaatsvinden met behulp van wallen of schermen. Natuur compensatie kan plaatsvinden door elders natuur te ontwikkelen. In de huidige kostenraming is hier rekening mee gehouden.

- c. Er is geen sprake van een groter negatief effect dan gedacht. In mijn brief aan uw Kamer van 23 januari heb ik reeds aangegeven dat het effect op natuur sterk negatief is (een dubbele «min» als beoordeling). In die brief heb ik ook aangegeven op grond van welke overwegingen mijn conclusie tot stand is gekomen. Daarbij is rekening gehouden met de mogelijkheid van compensatie van de Rietputten.
- d. Ja, het effect van de nieuwe weg op de Rietputten is afgewogen overeenkomstig de daarvoor geldende regels. De uitkomst van deze afweging is, dat compensatie van aangetaste natuur mogelijk is.
- e. Zie 39c.
- f. Nee, ik maak een afweging op alle criteria, inclusief natuur.
- g. Nee, dit is onderwerp van gesprek met de provincie Zuid-Holland. De locatiekeuze is afhankelijk van de beschikbaarheid van geschikte grond.
- h. Dit is nog niet bekend.

40

- a. *Bent u bekend met het onderzoek dat Natuurmonumenten door Triple-E heeft laten uitvoeren naar de kwantitatieve waarde van het Midden-Delfland gebied?*
- b. *Zijn de effecten die worden beschreven in dit onderzoek (daling van huizenprijzen, teruglopen van gebiedsgerelateerde inkomsten van bedrijven, et cetera) meegenomen in de MKBA? Zo ja, op welke wijze?*
- a. Ik heb kennis genomen van het onderzoek.
- b. De MKBA doet zoals gebruikelijk uitspraken over de effecten op de nationale welvaart. Daarbij is ook ingegaan op effecten voor de regionaal-economische ontwikkeling en grondmarkt. De conclusie is, dat door de regionaal-economische ontwikkeling er effecten op de grondmarkt kunnen optreden. In bepaalde regio's neemt de vraag naar grond toe, terwijl bij gelijkblijvende nationale vraag, in andere gebieden (buiten de regio) de vraag af zal nemen. Op nationaal niveau is hierdoor geen welvaartseffect te verwachten.

41

Een meerderheid van de omliggende gemeente heeft een voorkeur uitgesproken voor de Blankenburgtunnel, onder een aantal voorwaarden. Kunt u aangeven of aan al deze voorwaarden voldaan wordt?

Over de onderwerpen uit het regionaal advies zal nog nader overleg plaatsvinden voor het vaststellen van de definitieve Structuurvisie. In de verkenning zijn al over verschillende elementen uit het advies onderzocht in de aanloop naar het regionaal advies. Conform de aanbevelingen uit de commissie Elverding is daarbij gezien wat de mogelijkheden en gevolgen zijn. Conform de aanbevelingen vindt het verder detailleren van de afspraken plaats in de vervolgfases van de besluitvorming, zoals bij het OTB.

42

In hoeverre wordt aan de wensen van de omliggende gemeenten voldaan voor:

- a. *natuurcompensatie voor de Rietputten en weidevogelgebied;*
- b. *invulling van de geluidsmitigatie rekening houdend met de kwaliteit van het landschap;*
- c. *recht doen aan de landschappelijke kwaliteit en een meerwaarde creëren voor recreatieve functie (o.a. bij de Krabbeplas) door watercompensatie;*
- d. *herstel van langzaam verkeersroute bij Oeverbos;*
- e. *handhaving huidige functie Maassluisdijk;*

- f. zoveel mogelijk compenseren van recreatieve functies van het Oeverbos, Krabbeplass, recreatieve routestructuren (wandelen, fietsen en ruiters) en recreatieve functies;
- g. de fietsroute ten noorden van het spoor herstellen;
- h. landschappelijke inpassing wegmeubilair, valscheren en verlichting;
- i. bereikbaarheid van het gebied voor recreanten;
- j. onderzoeken van de mogelijke functie van de tunnel voor openbaar vervoer, langzaam verkeer, P+R bij de Hoekselijn, vrachtwagenparken en carpoolen?

Antwoord op de vragen a tot en met j: zie vraag 41.

43

Voor welke aanbestedingsvorm wordt gekozen? Zijn de marktpartijen vrij technieken tijdens de aanbestedingsprocedure zelf te kiezen? Is het mogelijk om wensen in de aanbestedingsdocumenten op te nemen die in de beoordeling worden meegenomen in de vorm van een fictieve aanneemsom?

De keuze van de aanbestedingsvorm is nog onderwerp van onderzoek. Het streven is om een vorm te kiezen die de meeste meerwaarde oplevert gegeven het projectbudget. Uitgangspunt van de aanbestedingsvorm is om vanuit de functionele eisen marktpartijen ruimte te bieden om te komen met voorstellen op bijvoorbeeld technisch vlak. Deze dienen te passen binnen de gebruikelijke kaders alsmede binnen de bestuurlijke afspraken. Of en in welke mate het mogelijk is om wensen in de aanbestedingsdocumenten op te nemen is mede afhankelijk van de te kiezen aanbestedingsvorm.

44

Kunt u aangeven op basis waarvan u de kosten voor een geboorde Blankenburgtunnel op 2 miljard inschatte en hoe het mogelijk is dat deze kosten nu door de heer Bandringa op 950 miljoen worden geraamd?

Ik heb geen uitgewerkte raming gemaakt van een geboorde Blankenburgtunnel, in eerdere globale inschatting uit Rotterdam Vooruit wordt gesproken over ca. € 1,5–€ 1,8 mld., waarbij reeds twijfels waren over de haalbaarheid. Bij het begin van de verkenning NWO is de optie voor een lange boortunnel nader onderzocht en onhaalbaar gebleken. Nog afgezien van de haalbaarheid ontbreken kosten in het voorstel dat is opgesteld door dhr. Bandringa. Zo mist bij het voorstel van 20 februari een raming voor de kosten van de gecompliceerde aansluiting bij de A20 met een splitsende tunnel en elkaar kruisende tunnelbakken, die nog geen onderdeel uitmaakte van het onderzochte voorstel.

45

Kunt u aangeven of een geboorde Blankenburgtunnel conform de «Bandringa-variant» op enigerlei wijze voor vertraging zorgt in de geplande oplevering?

In de eerdere fasen van de verkenning is het alternatief Boortunnel onderzocht en toen niet realiseerbaar gebleken. De variant van de heer Bandringa is later specifiek getoetst en daarmee is het eerdere oordeel niet overtuigend weerlegd. De hellingen zijn voor een veilige verkeersafwikkeling te steil. Het benodigde verleggen van kabels en leidingen is risicovol en kostbaar. Of er al dan niet vertraging zou optreden is daarmee minder relevant.

46

Kunt u aangeven hoe u tot de conclusie bent gekomen dat in het voorstel van de heer Bandringa niet wordt voldaan aan de 10 seconden regel (circa 300 meter) tussen invoeging/uitvoering op de A20 en tunnelingang, aangezien het ontwerp van de boortunnel van de heer Bandringa met 335 meter hieraan voldoet?

Uit de beschrijving van de versie van 20 feb. 2012 is opgemaakt dat er sprake is van een in/uitvoering die wellicht niet voldoet aan de 10 seconden norm. Door het ontbreken van een uitgewerkt ontwerp is dit niet nader te beoordelen.

47

Deelt u de mening dat er geen sprake is van een ondergronds knooppunt in het voorstel van de heer Bandringa, maar slechts van een samenvoegen respectievelijk splitsen van de rijstroken (2 vanuit richting oost, 1 vanuit richting west)?

Het ontwerp van 20 februari van dhr Bandringa is niet duidelijk of het een ondergronds knooppunt of een splitsing c.q. samenvoeging betreft. Ondergronds splitsen van tunnelbakken is niet veilig. Er moeten nl. evenveel stroken de tunnel ingaan als eruit komen, in dit geval 2x3. Op bijlage 3 is echter een rijbanenschema voor de aansluiting met de A20 opgenomen waarin er sprake lijkt te zijn van één tunnelmond (met 2 buizen). De splitsing naar het Westland en de invoeging vanaf het Westland lijkt hier buiten de tunnel (respectievelijk na en voor de tunnelmond) te liggen, hetgeen wel is toegestaan.

Ook voor de aansluiting met de A15 is het ontwerp van Bandringa onduidelijk. De leidingenstraat wordt ondergronds gekruist door de tunnel. De samenvoeging evenals de splitsing vindt in de tunnel plaats mits op voldoende afstand. Dit is toegestaan. In bijlage 3 lijkt het of er sprake is van twee gesplitste tunnelmonden in uitgaande richting. Dit is niet toegestaan. Ook t.a.v. de 10 seconde regel lijkt het invoegpunt van de rijstrook vanaf de A15 vanuit Rotterdam en de rijstrook vanaf de Trentweg direct voor de tunnelmond of in de tunnel te liggen. Dit is niet toegestaan.

Het gaat bij zowel de 10 seconden regel als bij een ondergronds knooppunt om dat een onrustig wegbeeld in (of direct voor dan wel na) een tunnel onwenselijk is. Ook samenvoegingen en splitsingen dragen bij aan een onrustig wegbeeld met veel baanwisselingen in het verkeer, en zijn vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

48

- a. *Klopt het dat in de tunnelrichtlijn Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels (Rijkswaterstaat juli 2008) is opgenomen dat het om geografische redenen in uitzonderingsgevallen toegestaan is splitsingen en samenvoegingen in de tunnel te leggen, maar dat dan wel aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals tijdsige bewegwijzering en strookafsplitsing en goede verlichting?*
 - b. *Deelt u de mening dat de voorgestelde semi-kanteldijk, de korte aansluiting op de A15 en de maatschappelijke relevantie van de boortunnel reden zijn om van een uitzonderlijke situatie te spreken?*
- a. Ja.
 - b. Niet zonder meer. Er is in dit geval een alternatief voor handen met een zinktunnel, waardoor geen beroep nodig is op een uitzonderingssituatie.

49

Klopt het dat het laatste ontwerp van de heer Bandringa d.d. 20 februari 2012 voldoet aan alle eisen die er zijn voor dergelijke splitsingen/samenvoegingen, waaronder dat deze pas 170 meter na de tunnelingang mogen plaatsvinden in verband met de overgang van licht naar donker?

Zie antwoord op vraag 47.

50

Bent u bereid de haalbaarheid van het voorgestelde ondergronds splitsen/samenvoegen verder te onderzoeken aangezien u alleen de vraag oproept of kan worden voldaan aan regelgeving omtrent tunnels, maar hier geen definitieve uitspraak over doet?

Nee, in de eerdere fasen van de verkenning is het alternatief Boortunnel onderzocht en toen niet realiseerbaar gebleken. De variant van de heer Bandringa is later specifiek getoetst en daarmee is het eerdere oordeel niet overtuigend weerlegd.

51

- a. *Waarop baseert u de stelling dat in het voorstel van de heer Bandringa de leidingenstrook met 7 meter zou moeten worden verhoogd?*
 - b. *Klopt het dat deze verhoging helemaal geen onderdeel is van de laatste versie van het plan d.d. 20 februari 2012?*
 - c. *Klopt het dat dit plan uitgaat van het leggen van de leidingen in een betonnen bak op de huidige plaats en dat slechts een enkele leiding moet worden verlegd en dat er daarmee dus ook niet een risico is op een fors langere doorlooptijd?*
- a. Uit informatie van de heer Bandringa (o.a. e-mail met nadere toelichting van 20 jan. 2012), zoals ook staat beschreven in het toetsrapport van RWS dat ik heb doen toekomen.
 - b. In het plan van 20 februari staat geen nadere informatie over een dergelijke verhoging van de leidingen, maar wordt wel gesproken over leidingen die moeten worden verlegd. Zie ook vraag 55.
 - c. In het plan staat hierover geen nadere informatie. Daarbij wil ik nog opmerken dat ook het leggen van de leidingstraat in een betonnen bak risico's met zich meebrengt, waarbij het gaat om grote olieleidingen voor het vervoer naar de Rotterdamse haven. De gevolgen van beschadigingen kunnen groot zijn.

52

- a. *Kunt u de hellingshoeken van de laatste versie van het ontwerp van de heer Bandringa toetsen aan de nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen uit 2008 en per helling aangeven of daaraan wordt voldaan?*
 - b. *Klopt het dat elke helling uit zijn voorstel daaraan voldoet (hellingen tot 4,5%, helling uit de tunnel van 4,2% nauwelijks steiler dan die van de afgezonden tunnel die 4,0% is)?*
 - c. *Klopt het dat de enige helling die duidelijk groter is, namelijk die van de verbindingsboog naar de tunnel vanuit de Maasvlakte, nog steeds voldoet aan de nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen?*
 - d. *Waarom stelt u hogere eisen dan degenen zijn opgenomen in de ontwerprichtlijn?*
 - e. *Deelt u de mening dat het ingediende plan technisch wel haalbaar is met betrekking tot de hellingpercentages?*
- a. Uitgaande van de beschrijving uit het voorstel lijken de hellingshoeken te voldoen aan de ontwerprichtlijnen.
 - b. Bij de aansluiting met de A15 komen forse hellingen voor. De diepste leidingen liggen op – 5 m. De fundering van de betonnen bak komt dan

op – 7,5 m. Dit heeft consequenties voor de steilte van de hellingen. In het voorstel gaat de verbindingsweg vanaf de Maasvlakte over de havenspoorlijn en onder de huidige kabel en leidingenstrook door. Dit resulteert in een hoogteverschil van ca. 25 m over een lengte van ca. 350 m. Dit is een hellingspercentage (in dalende lijn) van 7,1% (in een bocht). De ontwerprichtlijn bevat geen richtlijn voor neergaande hellingen. Hier is echter sprake van zwaar vrachtverkeer en een ingang naar een tunnelmond. Een complicerende factor die zo'n hellingspercentage onwenselijk maakt. De aansluiting vanuit de tunnel op de A15 moet een hoogteverschil van ca. 18 m over ca. 250 m overbruggen wat neerkomt op een hellingspercentage (in stijgende lijn) van 6,4%. Dit zou net binnen de richtlijnen kunnen blijven.

- c. Zie vraag b.
- d. Zie vraag b. De veiligheid van een weg wordt bovendien niet allen bepaald door de individuele schakels, maar ook door de route als geheel.
- e. Nee, er is sprake van een hellingen van 6 tot 7 % en dat is met name voor vrachtverkeer onveilig in combinatie met een krappe bocht en een tunnelmond.

53

- a. *Klopt het dat het Hoogheemraadschap Delfland medio 2011 heeft aangeboden de waterbeveiliging met het NWO-team te bespreken en dat het NWO-team er wegens tijdsgebrek van af heeft gezien?*
- b. *Hoe past deze houding binnen de Elverding-aanpak?*
- c. *Bent u bereid dit overleg alsnog te starten en te spreken over de voorgestelde semi-kanteldijk in combinatie met coupurekering, de aanvaardbare hoogte van een kanteldijk in de polder en de kans op calamiteiten bij een diepliggende boortunnel met een wetenschappelijk onderbouwing van schade en effecten?*
- a. Met het Hoogheemraadschap is meerdere keren gesproken over waterveiligheid.
- b. Zie vraag 53a.
- c. Er heeft overleg plaatsgevonden. Het Hoogheemraadschap heeft laten weten dat de keuze voor de waterkering bij de tunnelmond aan de minister is. Deze keuze zal worden getoetst aan het waterbeleid van het Hoogheemraadschap.

54

- a. *Hoe is het mogelijk dat u nu tot de conclusie komt dat een boortunnel haalbaar is voor 1 tot 1,2 miljard terwijl alle varianten van een boortunnel in het Elverding proces eerder zijn afgefallen omdat deze op circa 2 miljard zouden uitkomen?*
- b. *Welke conclusies trekt u hieruit voor andere complexe Elverding-projecten? Deelt u de mening dat berekeningen los van alle onzekerheden die er op dat moment nog zijn op het moment van trechtering dusdanig betrouwbaar moeten zijn dat varianten niet onterecht op grond van kosten in de Elverding-trechtering kunnen afvallen?*
- a. Zie vraag 44.
- b. Uitgangspunt, dat ook is geformuleerd door de commissie Elverding, is dat de beslisinformatie dient aan te sluiten op het detailniveau van het voorliggende besluit. Voor kostenramingen betekent dit dat gewerkt wordt met bandbreedtes, zoals die ook zijn opgenomen in de Ontwerp Rijksstructuurvisie. Ik constateer dat de kwaliteit van de getoetste informatie toereikend is voor de afweging tussen alternatieven en varianten. Een geboorde Blankenburgtunnel is niet op basis van kosten, maar vanwege technische en juridische uitvoerbaarheid afgefallen.

55

Bent u er mee bekend dat de enige twee leidingen, die in de variant van de heer Bandringa moeten worden verlegd, in gebruik zijn van Shell en dat deze recent nog buiten dienst zijn geweest? Bent u er teven mee bekend dat Shell heeft aangegeven dat dit, mits goed gepland binnen de beoogde bouwperiode, opnieuw te realiseren is en dat de aanwezigheid van de leidingenstrook daarmee dus geen enkel probleem is?

Nee, ik ben daarmee niet bekend. Ik zal dit bij de Shell navragen.

56

Klopt het dat in de voorkeursvariant, in tegenstelling tot de boortunnelvariant van de heer Bandringa, de opritten bij de Trentweg op de A15 verdwijnen waardoor verkeer uit dit deel van het havengebied te maken krijgt met langere routes?

Het klopt dat de opritten bij de Trentweg in de voorkeursvariant vervallen. Dit betekent echter niet dat het verkeer met langere routes worden geconfronteerd. Er is een alternatief door gebruik te maken van het aan de rijksweg parallel lopend onderliggend wegennet in beide richtingen.

57

Deelt u de mening dat een geboorde tunnel minder kwetsbaar is voor waterdoordringing vanuit de Nieuwe Waterweg als gevolg van calamiteiten, zoals scheepsankers die de tunnelbuis aantasten, omdat de boortunnel veel dieper ligt dan de zinktunnel?

Ja, een boortunnel is door zijn diepere ligging daarvoor minder gevoelig.

58

Deelt u de mening dat een coupurekering een beproefd concept is in spoortunnels en ook bij de geboorde blankenburgtunnel een goede oplossing is voor het risico van overstromingen en dat mensen in de tunnel deze toch veilig kunnen verlaten als de coupure vlak na de uitgang van de tunnel wordt gerealiseerd?

Een coupurekering wordt in algemene zin zeer terughoudend toegepast vanwege de hogere faalkans dan een traditionele keerdijk.