

Vergaderjaar 2011–2012

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 januari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 7 december 2011 inzake Hoofdlijnen van besluiten prioritaire infrastructuurprojecten in de Zuidvleugel die de komende periode nader zullen worden uitgewerkt en te zijner tijd aan de Kamer zullen worden gezonden. Het gaat om besluiten over de A13/A16, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) en de A4 Passage Den Haag & Poorten en Inprikkers (Kamerstuk 33 000 A, nr. 45).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 januari 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israël

¹ Samenstelling:

Leden: Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Kuiken, A.H. (PvdA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter,, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Hazekamp, A.A.H. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Groot, V.A. (PvdA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Dijkers, S.W. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

1

Kunt u een verklaring geven voor de zeer hoog ingeschatte kosten van de aanleg van een geboorde Oranjetunnel? Kunt u daarbij vooral ingaan op de grote verschillen met eerder aangelegde boortunnels (o.a. de Westerscheldetunnel, Sluiskiltunnel, Hubertustunnel, etc.)? Kunt u een onderbouwde reactie geven op het u in handen gestelde rapport van heer Bandringa naar een geboorde Blankenburgtunnel, waaruit blijkt een aanzienlijk verschil met de kostenopgave voor een geboorde tunnel zoals die is aangegeven in het Hoofdrapport Plan-Milieu Effect Rapportage NWO? Waardoor worden deze aanzienlijke financiële verschillen veroorzaakt?

De prijs wordt op ramingsniveau met name beïnvloed door de verschillende onderdelen van project: het tunneldeel, de aanliggende wegvakken, aansluitingen en knooppunten. Voor de Oranjetunnel laag maakt het tunneldeel zelf bijvoorbeeld ca. € 1,3 mld (75%) van de ramingskosten uit, de aanliggende wegvakken inclusief de aansluiting Hoek van Holland ca. € 0,2 mld (10%) en het knooppunt met de A20 en aansluiting op de A15 ca. € 0,3 mld (15%). De toetsing op de ramingen wordt op dit moment uitgevoerd. Voor een vergelijking met andere tunnels zijn daarnaast voor de raming van het tunneldeel van belang:

- de boordiameter van een tunnel (aantal en breedte van de rijstroken). De Oranjetunnel ligt in een boog, waardoor een grotere wegbreedte (en 13,5m tunneldiameter) nodig is voor zichtlengtes dan bij de Westerschelde- en Sluiskiltunnel (beide diameter 10,5m).
- de lengte van de tunnel; een korte tunnel is relatief duurder dan een langere tunnel omdat de vaste kosten van bijvoorbeeld boormachines en boorschachten worden verdeeld over een langer traject;
- De omgeving en grondslag zoals landtunnel of oeverkruising waarin een werk wordt uitgevoerd. Bij de Oranjetunnel speelt bv. de industriële omgeving waarin de Oranjetunnel wordt gebouwd een rol. Vooral aan de zuidzijde is de bouwruimte erg krap. De Hubertustunnel kruist geen waterweg.

2

- a. *Bent u bekend met de onderzoeken van particulieren, ondersteund door enkele deskundige ondernemingen op het gebied van tunnelbouw, die stellen dat een geboorde tunnel op het Blankenburgtracé tot aan de A20 veel goedkoper te realiseren is (circa 950 mln euro) en dat overhandigd is aan uw NWO-team?*
 - b. *Bent u bereid een variant met een geboorde tunnel verder te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?*
- a. Ja, dat voorstel is mij aangeboden.
 - b. Ik heb mijn dienst Rijkswaterstaat verzocht om het voorstel op korte termijn te toetsen. Op de uitkomsten hiervan kan ik nu niet vooruitlopen, over de resultaten van deze toetsing verwacht ik bij het Algemeen Overleg op 2 februari te beschikken.

3

- a. *Kunt u onderbouwen waarom de kosten per meter voor de tunnel via het Oranjetracé zoveel hoger zijn dan bijvoorbeeld de Westerscheldetunnel? Welke onderzoeken hebben plaatsgevonden waardoor u op zo een hoge prijs uitkomt?*
 - b. *Deelt u de mening dat een geboorde tunnel goedkoper te realiseren is?*
- a. Zie vraag 1.
 - b. Zie vraag 1.

4

Wat is de verklaring dat u de niet gebruikte, volledig toegeruste extra tunnelbuis in de Beneluxtunnel niet als wisselstrook inzet? Klopt de berekening dat deze al aanwezige extra tunnelbuis bij openstelling de andere tunnelbuizen (tot 20% per rijrichting in de spits) zou kunnen ontlasten? Heeft u de openstelling van de extra tunnelbuis bij de Beneluxtunnel onderzocht? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid deze variant in combinatie met de Oranjetunnel (en de verbrede Veilingroute) alsnog te onderzoeken?

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. De combinatie Oranjetunnel en Veilingroute is onderzocht.

5

Waarom heeft u gekozen voor deze zeer beperkte onderzoeksscope in het concept Hoofdrapport Plan-Milieu Effect Rapportage, die uitgaat van een beperkte verkeerskundige onderzoeksscope, waarbij alleen twee «losse» tunnels worden vergeleken voor wat betreft hun effect op de ontlasting van het Beneluxcorridor? Kunt u aangeven wat de structurele waarde is van beide tunnels voor het verkeerssysteem in de Metropoolregio?

In het Hoofdrapport Plan-Milieu Effect Rapportage zijn de effecten inzichtelijk gemaakt van de onderzochte tracévarianten op het gehele onderzoeksgebied. Er is daarbij ook gekeken naar effecten in de Metropoolregio Rotterdam–Haaglanden, conform de doelstellingen van het project te weten:

- Bieden van een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor in en na 2020;
- Verbeteren van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex ten behoeve van de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische centrum;
- Verbeteren van de ontsluiting van de Greenport Westland ten behoeve van dit internationaal belangrijke economische centrum;
- Ondersteunen van de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas.

In bijlage 1 van bijgaande brief worden de effecten op de vier doelen en zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet uitgebreid uiteengezet. Het grootste verschil maakt het effect op de eerste doelstelling, de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor in en na 2020. Beide tracés zorgen voor een robuuster netwerk en zorgen voor reistijdwinst. In de voor de regio belangrijke Beneluxcorridor wordt weer aan de reistijd streefwaarde voldaan (reistijd in de spits maximaal 2 keer zo lang als buiten de spits). Het Blankenburgtracé levert meer reistijdwinst dan het Oranjetracé.

6

Kunt u de consequenties van de mogelijke aanleg van de Blankenburg-tunnel voor (de afwikkelingsproblemen op) het Kethelplein alsnog volledig toelichten en beargumenteren waarom de kritiek vanuit de regio op dat verkeersonderzoek niet terecht zou zijn? Kunt u daarbij nadrukkelijk ingaan op de brede kritiek uit de regio en van professionals dat het verkeersonderzoek waarop dit standpunt rust onvolledig is?

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd met het meest actuele verkeersmodel, NRM 2011. Dit model is het landelijk toegepaste model voor verkeersonderzoeken op het hoofdwegennet, en daarmee geschikt voor het uitgevoerde onderzoek in de verkenning. Het verkeersonderzoek laat zien dat het Kethelplein, na de aanpassingen die in het kader van het project A4 Delft-Schiedam plaats vinden, voldoende capaciteit heeft voor het verkeersaanbod na aanleg van het Blankenburgtracé. Bij het Kethelplein komen de verkeersstromen van de Blankenburgtunnel (via de A20) en de Beneluxtunnel (A4) bij elkaar. De hoeveelheid verkeer in noordelijke richting (richting A4 Delft-Schiedam) verandert niet, wel de richting van het verkeer over het Kethelplein. Dat gaat deels over de verbindingbogen van west naar noord (vice versa) in plaats van rechtdoor. De verbindingbogen hebben hiervoor voldoende capaciteit. Zie ook vraag 33d.

7

Onderkent u dat de Oranjetunnel een grotere bijdrage levert aan de robuustheid van het verkeersnetwerk van de Zuidvleugel van de Randstad doordat deze verbinding over een grote afstand een alternatieve route biedt bij verstopping op de A15 of de A20?

Beide alternatieven vergroten de robuustheid van het netwerk in gelijke mate. Beide alternatieven geven het Westland een extra verbinding en daarmee een verminderde kwetsbaarheid bij een calamiteit op de A20 of de A4. Door de aanleg van een extra oeververbinding neemt op de routes van/naar de haven de robuustheid toe.

- De Oranjetunnel is hierbij voor een langer deel van de A15 een oplossing dan de Blankenburgverbinding, en geeft een verschuiving van verkeer van de westelijke A15 naar de A20.
- Anderzijds neemt bij aanleg van de Blankenburgtunnel de intensiteit op de A15, de hoofdontsluitingsroute voor de haven, het sterkst af. Deze wordt daardoor minder gevoelig voor calamiteiten. Bij de Blankenburgtunnel wordt met name het deel oostelijk van de aansluiting van de Blankenburg tunnel op de A15 ontlast, dit is het drukste deel van de A15.

8

Hoe heeft u uw voornemens om hoofdverbindingen in de Randstad de standaard met 2x4 rijstroken uit te rusten verwerkt in de plannen voor een NWO? Wordt er bij de studie naar de NWO rekening gehouden met een mogelijke (toekomstige) breedte van 2x4 rijstroken en zijn hier de milieu- en leefbaarheideffecten van bekend?

Bij de planontwikkeling is gekeken naar de verkeerskundige behoefte aan extra rijstroken (2x3 voor een BBT, en 2x2 voor een OT). Voor de aanleg van meer rijstroken ontbreekt de verkeerskundige noodzaak, en dit zou dus tot een verminderde meerwaarde leiden.

Mijn voornemen om hoofdverbindingen 2x4 uit te voeren is ook ingegeven van uit een robuust netwerk. Met de aanleg van de NWO wordt oeverkruising in de westelijke Rotterdamse regio robuust. In totaal zijn dan immers de rijstroken van de NWO plus de 4x2 van de Beneluxtunnel beschikbaar.

9

Hoe scoren de verschillende varianten met betrekking tot de drie doelstellingen van de NWO, (1) het oplossen van de capaciteitsproblemen van de Beneluxcorridor, (2) het verbeteren van de ontsluiting van de haven en de verbinding tussen de haven en Greenport Westland en (3) ondersteuning van de ontwikkeling van de A4 als bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel, en dan met name met betrekking tot de derde doelstelling?

Voor een overzicht van de scores van de vijf onderzochte varianten op de doelstellingen verwijs ik u naar bijlage 1 bij deze brief, de Samenvattende Notitie Conceptresultaten Onderzoeken NWO.

10

- a. *Zijn de effecten van de Blankenburgtunnel op het waterhuishoudkundige systeem voldoende onderzocht en de noodzakelijk maatregelen op dit gebied (incl. kosten) in beeld gebracht? Is de waterveiligheid voldoende gewaarborgd?*
 - b. *Is het Hoogheemraadschap hierbij betrokken geweest?*
 - c. *Kunt u daarbij ingaan op de mening van Waterschapspartij «Water Natuurlijk» van Hoogheemraadschap Delfland, die stelt dat door de moeilijke inpassing in het waterhuishoudkundige systeem de Blankenburgtunnel mogelijk veel duurder uitpakt dan de Oranjetunnel?*
- a. De effecten op het waterhuishoudkundige systeem zijn op een zodanig detailniveau in beeld gebracht dat op dit punt een goede vergelijking kan worden gemaakt tussen de effecten van de Oranjeverbinding en die van de Blankenburgverbinding, met borging van de waterveiligheid.
 - b. Met het Hoogheemraadschap heeft afstemming plaatsgevonden.
 - c. Uit het effectenonderzoek komt naar voren dat bij een Blankenburgverbinding meer watergangen worden gekruist dan bij een Oranjetunnel. Met de kosten hiervan is rekening gehouden in de raming.

11

- a. *Is bij de berekeningen de Veilingroute als aansluiting op de Oranjetunnel meegenomen? Zo nee, om welke reden niet?*
 - b. *Bent u bereid de scope van de berekeningen te vergroten? Zo nee, om welke reden niet?*
 - c. *Bent u bereid de scope van de berekeningen te vergroten zodat de Oranjetunnel niet als een losse verbinding wordt berekend, maar als een logische stap in een westelijke verbinding die niet de ruit van Rotterdam belast?*
- a. Ja. Bij de onderzoeken en berekeningen naar de tunnelvarianten is de Veilingroute als onderdeel van het Zuidhollandse wegennet meegenomen.
 - b. De Veilingroute zit daarmee in de onderzoeksscope en de met de regionale partners geformuleerde doelstellingen.
 - c. Voor dit gehele netwerk zijn de effecten op bereikbaarheid, economie en leefbaarheid in samenhang in beeld gebracht. Voor de samenhang met de MIRT verkenning Haaglanden zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Een scopevergroting is dus niet nodig.

12

- a. *Kunt u, gelet op het feit dat...*
 - *In het huidige onderzoek slechts de verkeerseffecten tot 2030 op een beperkt deel van het netwerk zijn onderzocht (met daarbij een focus op de Beneluxtunnel);*
 - *De verkeerseffecten van de NWO slechts voor één traject uit de Nota Mobiliteit zijn onderzocht (traject Ring A4 Benelux-Kethel);*
 - *De verkeerseffecten op de andere Nota Mobiliteit-trajecten onbekend zijn, omdat deze niet zijn onderzocht;*
...alsnog de verkeerseffecten van de andere Nota Mobiliteit-trajecten onderzoeken?
- b. *Deelt u de mening dat voor zo een grote infrastructurele ingreep als de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op zijn minst de effecten in de hele regio moeten worden onderzocht dus: A15, A20, A4, A13, A16, A13/16*

en regionale verbindingen zoals in ieder geval de Veilingroute? Zo nee, waarom niet?

- a. In het PlanMER zijn de verkeerskundige effecten bepaald voor het zichtjaar 2030 met het model versie NRM2011. De verkeerseffecten zijn onderzocht voor alle (hoofd)wegen in het studiegebied (globaal de gehele regio Rijnmond en het Westland) en voor alle (zes) relevante Nota Mobiliteit-trajecten.
- b. De verkeerskundige effecten zijn voor alle wegen in beeld gebracht voor zover de aanleg van de alternatieven daar invloed op uitoefent: de A15, A20, A4, A13, A16 en regionale verbindingen. De alternatieven hebben een marginaal effect op de A13/16.

13

Om welke reden focust u in uw beoordeling van beide tunnels zo sterk op de mate waarin deze de Beneluxcorridor ontlasten en maakt u geen afweging tussen toegevoegde waarde die iedere tunnel biedt, dit met het oog op het feit dat in de concept Plan-Milieu Effect Rapportage NWO wordt gesteld dat de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel verschillende kwaliteiten hebben voor de verkeerscirculatie rond Rotterdam, de ontsluiting van de gehele Metropoolregio (dus inclusief de regio Haaglanden) en de regionale economische ontwikkeling? Het doelbereik van de NWO is toch meer dan het oplossen van de toekomstige files op alleen de Beneluxcorridor?

Zie vraag 5.

14

Welke kosten moeten bij aanleg van de Blankenburgtunnel worden gemaakt op aansluitende wegen zoals de Veilingroute, A20 tussen Vlaardingen en Kleinpolderplein, Kethelplein en de Harmsebrug om te voorkomen dat de congestie die de Blankenburgtunnel op het Beneluxcorridor wegneemt zich slechts verplaatst?

- Bij aanleg van een Blankenburgverbinding is aanpassing van de Veilingroute niet nodig.
- Onderdeel van de projectscope, en dus van de raming, is verbreding van de A20 tussen aansluiting Blankenburgtunnel en aansluiting Vlaardingen (aansluiting nr. 9).
- Aanpassingen aan het Kethelplein, na uitvoering van de aanpassingen in het kader van het project A4 Delft-Schiedam, zijn niet nodig.
- De A20 ten oosten van het Kethelplein tot Schiedam centrum wordt ten gevolge van de aanleg van het Blankenburgtracé drukker. Er is geen sprake van een knelpunt op het gehele traject omdat de reistijd in de spits niet boven de streefwaarde uitkomt. De verkeersontwikkeling zal worden gemonitord. Mochten hier te zijner tijd (bij hoge economische groei) maatregelen nodig blijken, dan zal hiervoor in het kader van het MIRT besluitvorming plaatsvinden. De kosten van mogelijke maatregelen zijn in de orde van grootte € 100–200 miljoen.
- Aanpassingen aan de Harmsenbrug zijn niet nodig. De mogelijkheden van verkeersmanagement op de N57 kunnen bij een toename van het verkeer op de N57/Harmsenbrug worden benut.

15

Hoe voorkomt u, gelet op het feit dat uit de verkeersstudies blijkt dat bij aanleg van de Blankenburgtunnel de files verschuiven naar de nog aan te leggen A4 Delft – Schiedam en de A20, dat de files zich verplaatsen? Wat heeft dit voor gevolgen voor de doorstroming op de Rotterdamse Ruit?

De aanleg van een Blankenburgverbinding leidt niet tot toename van verkeer op de A4 Delft–Schiedam. Er is wel sprake van toename van het verkeer op de A20 waardoor files kunnen ontstaan. Op het traject uit de nota Mobiliteit als geheel is geen sprake van een knelpunt omdat de reistijd in de spits voldoet aan de streefwaarde van de factor 2 op een stedelijke ringweg. De afname van de verkeersintensiteit op de Benelux-corridor betekent een aanzienlijke verbetering voor de west-tangent van de Ruit Rotterdam.

16

Kunt u aangeven in hoeverre met de aanleg van de Blankenburgtunnel de hoofddoelstellingen van het Project NWO, zoals opgenomen in het Masterplan Rotterdam Vooruit, worden gerealiseerd?

De NWO is een prioritair project uit de maatregelen die zijn onderzocht als onderdeel van de verkenning Rotterdam Vooruit. De NWO levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de kabinetsprioriteiten met de mainport functie van de haven en de greenport in het Westland. Ook na realisatie van de NWO resteren echter nog knelpunten in de regio Rotterdam. In het MIRT overleg heb ik met de regio afgesproken dat deze in aanmerking komen voor de volgende periode van het verlengde MIRT (na 2023).

17

Kunt u aangeven hoe het mogelijk is dat de Blankenburgtunnel variant voor een betere doorstroming zorgt op de A20 Vlaardingen West – Kethelplein dan de Oranjetunnel, terwijl eerder werd geconstateerd dat de Blankenburgtunnel voor dagelijkse files zou zorgen op dit traject?

Als onderdeel van het alternatief Blankenburgverbinding wordt de A20 tussen knooppunt met Blankenburgtunnel en aansluiting Vlaardingen (aansluiting nr. 9) verbreed naar 2x3 rijstroken. Daarmee blijft de doorstroming op dit traject voldoende.

18

Klopt het dat doorstroming op de Beneluxcorridor is meegenomen in de kosten-batenanalyse?

Ja. In de kosten-batenanalyse wordt de verandering in voertuigverliesuren en de reistijdwinst als gevolg van de verschillende alternatieven meegenomen in het gehele onderzoeksgebied, dus inclusief de Beneluxcorridor.

19

Is het juist dat het huidige fileleed bij de Beneluxtunnel vooral het gevolg is van woon- werkverkeer? Kunt u nauwkeurig aangeven hoe groot de bijdrage van het woon-werkverkeer aan de filevorming is?

Het aandeel woon-werkverkeer in het totale autoverkeer op een gemiddelde werkdag is ca. 35% tot 40%. In de spitsperiodes (m.n. de ochtendspits) zal dit aandeel hoger liggen. Het aandeel woon-werkverkeer in de Beneluxtunnel op een werkdag is niet precies bekend.

20

Is het juist dat het Rotterdamse Havenbedrijf doende is om met bedrijven afspraken te maken om de aanvangstijden van werkzaamheden door ploegendiensten, dagdiensten en onderaannemers te verschuiven om daarmee te voorkomen dat teveel automobilisten op dezelfde tijd van dezelfde wegen gebruik moeten maken? Welke resultaten ten opzichte van het huidige «fileleed» verwacht u van een dergelijke aanpak?

Om de files op en rond de A15 te verminderen en de Rotterdamse haven bereikbaar te houden ten tijde van de aanleg van A15-MAVA, hebben de gemeente en stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat een samenwerkingsorganisatie opgericht: De Verkeersonderneming. Er worden inderdaad afspraken over werktijden gemaakt, en daarnaast over verkeersmanagement en incidentmanagement. Doelstelling is om op werkdagen op het traject Maasvlakte-Vaanplein een reductie te bereiken van het aantal auto's met 20% in de spits.

21

Kunt u aangeven in hoeverre de noodzaak om de A24 aan te leggen (doortrekken Blankenburgtunnel ten noorden van Vlaardingen en Schiedam) groter is bij de Blankenburgtunnel dan bij de Oranjetunnel?

Er is in beide gevallen geen noodzaak de A24 aan te leggen.

22

Kunt u aangeven wat de verkeersintensiteit wordt ten oosten van het Kethelplein indien de Blankenburgtunnel wordt aangelegd? Hoeveel zal de filedruk hier naar verwachting toenemen?

Intensiteit op A20 Schiedam-noord (aansl. nr. 10) tot Schiedam (aansl. nr. 11) in

RC-scenario: Referentie 118 000; met Blankenburgverbinding 133 000
GE-scenario: Referentie 149 000; met Blankenburgverbinding 168 000
(jaar 2030; motorvoertuigen per etmaal; gemiddelde werkdag).

Op het traject als geheel is geen sprake van een knelpunt omdat de reistijd in de spits voldoet aan de streefwaarde. De extra verkeersvraag ten gevolge van aanleg van de Blankenburgverbinding tussen Vlaardingen en Schiedam Centrum leidt in het hoogste groeiscenario (GE) tot dagelijkse files op dit in een autonome situatie al drukke wegvak van de A20. Ook in een laag groeiscenario is er sprake van kans op files. De filedruk zal toenemen.

23

Waarom wordt er bij de bepaling van de effecten op de bereikbaarheid op de Beneluxtunnel gefocust, in plaats van op de gehele verkeerscirculatie rond Rotterdam, de ontsluiting van de Metropoolregio en de regionale economische ontwikkeling?

Zie vraag 5.

24

Kunt u een overzicht geven van welke nieuwe knelpunten op het gebied van congestie, geluid en luchtkwaliteit ontstaan bij de verschillende varianten. Kunt u daarbij tevens aangeven hoe groot deze knelpunten zijn en welke maatregelen, om deze knelpunten tegen te gaan, zijn onderzocht?

Er zijn wegvakken op het bestaande netwerk waar het drukker wordt na realisatie van een NWO. Dit levert echter geen knelpunten op volgens de reistijd streefwaarden zoals ik die hanteer in mijn beleid. De wegvakken die merkbaar drukker worden zijn bij de Oranjetunnel de N222 Veilingroute, N223 Woudse weg en N54 Wippolderlaan. Bij de Blankenburgverbinding worden met name de A20 Schiedam-noord – Schiedam centrum en de N57 Groene Kruisweg – aansluiting Nieuwenhoorn drukker. Er ontstaan als gevolg van de NWO geen nieuwe knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit. Wel zou er een mogelijk geluidknelpunt kunnen ontstaan als gevolg van Blankenburgvariant Krabbeplass Oost. Bij de andere varianten zijn de geluideffecten naar verwachting te mitigeren

door geluidbeperkende maatregelen. Daarbij wordt gedacht aan het aanleggen van een stille wegdekverharding in combinatie met geluidwanden of geluidsschermen.

25

Welke oplossing biedt de Blankenburgtunnel bij een opstopping op de verbinding Kethelplein-Prins Clausplein?

Het Blankenburgtracé zal hier geen invloed op hebben. De parallelle route voor deze verbinding is de A13.

26

Is er ook gekeken naar de aanleg van de Oranjetunnel in combinatie met een spoortracé, naar het voorbeeld van de Belgische kusttram waarmee een stimulans kan worden geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen langs de kust?

Een betere bereikbaarheid van de regio via meerdere modaliteiten (ook spoor en ander OV), was één van de doelstellingen van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit. In de verkenning is breed gekeken naar de kwaliteit van het OV-systeem in de regio en mogelijkheden voor verdere verbetering daarvan. Gebruik van spoor voor reizigersvervoer in het havengebied is daarbij niet als kansrijk naar voren gekomen.

27

Klopt het dat er voor de verschillende wegenprojecten in de Zuidvleugel wordt gewerkt met verschillende rekenmodellen? Kunt u dit toelichten? Op welke punten verschillen deze rekenmodellen? Leidt dit tot verschillen in de uitkomsten van de verkeersintensiteiten?

Voor alle rijksprojecten wordt gerekend met het verkeersmodel NRM. De berekeningen voor Rotterdam Vooruit en de A13–16 waren gebaseerd op het toen beschikbare NRM Randstad 2.4 respectievelijk 2.3. Voor de NWO en de verkenning Haaglanden is gebruik gemaakt van het Nieuwe Regionaal Model (NRM) versie 2011 dat 1 april 2011 is geïmplementeerd. In de volgende fase van het project A13–16, het Ontwerp Tracébesluit, wordt ook daar overgestapt op het nieuwe NRM2011. Met de berekeningen voor de NWO is gewacht op het NRM2011 omdat daarmee gelijk prognoses voor 2030 beschikbaar zouden zijn; daarnaast kon de besluitvorming gebaseerd worden op twee uiteenlopende toekomstscenario's. Het NRM 2011 is een geactualiseerde versie van alle voorgaande NRM's. In de kern zijn het dezelfde type verkeersmodellen, de uitkomsten verschillen omdat de uitgangsgeschiedenis verschillen. De belangrijkste verschillen tussen NRM2.3/2.4 en NRM 2011 zijn:

- NRM Randstad 2.3 en 2.4 heeft als basisjaar 2000. Het NRM2011 heeft basisjaar 2004; niet alleen de uitgangssituatie qua verkeer is hierdoor anders, ook het verplaatsingsgedrag is geactualiseerd naar 2004.
- Het NRM Randstad 2.3 en 2.4 hanteerde als achtergrondscenario voor de toekomst één scenario, de consensus variant van het European Coordination scenario voor 2020. Het NRM2011 hanteert twee Welvaart en Leefbaarheid scenario's (Global Economy en Regional Communities).
- NRM 2.3/2.4 had zichtjaar 2020, en NRM 2011 en heeft als zichtjaar 2030.

28

Wat zijn de verkeerseffecten van de verschillende varianten op de relevante wegtracés in de regio die nog niet onderzocht zijn?

In het PlanMER zijn de verkeerskundige effecten bepaald voor het zichtjaar 2030 met het NRM 2011. De verkeerseffecten zijn onderzocht voor alle (hoofd)wegen in het studiegebied, en daarmee de relevante tracés.

29

- a. *Klopt het dat in uw voorkeursvariant de weg komende vanuit het zuiden na de Nieuwe Waterweg omhoog gaat voor het vormen van een «calamiteitendijk/kanteldijk» en het tracé daarna weer verdiept verder gaat?*
- b. *Wat zijn precies de risico's waarom dit nodig zou zijn en hoe groot zijn deze?*
- c. *Waarom is er niet voor gekozen om de weg verdiept te laten en voor calamiteiten te werken met een beweegbare wand/sluisdeur zodat de horizonvervuiling en de kosten voor het tracé kunnen worden beperkt?*
- d. *Waarom is er niet voor gekozen om een oplossing voor het afdekken van deze risico's over te laten aan biedende marktpartijen?*

a. Ja

- b. Een kanteldijk beschermt het achterland tegen overstroming in het geval de tunnel zodanig beschadigt dat er (veel en snel) water inloopt. Een kanteldijk fungeert dan als een ringdijk rond de tunneluitgang en beschermt het achterland. Deze oplossing heeft een faalkans die vergelijkbaar is met die van de dijk, de primaire waterkering.
- c. Het alternatief is een beweegbare kering, bijvoorbeeld met een schuif die de tunnel af kan sluiten. Er wordt getoetst aan de veiligheid conform de waterwet. Het rijk is van mening dat een beweegbare kering met de huidige stand van techniek een hogere faalkans heeft dan een primaire waterkering. Voor het project NWO is daarom een oplossing met een kanteldijk uitgangspunt.
- d. Het afdekking van mogelijke gevolgen van een overstroming door marktpartijen is niet overwogen. Het betreft naast het moeilijk te bepalen financiële risico, ook grote niet materiële schade.

30

- a. *Wat betekent realisatie van A4 Midden Delfland + A13/16 + NWO voor verkeersintensiteiten op A13 tussen Overschie en Delft-Noord?*
- b. *Klopt het dat hier sprake is van een toename van het verkeer ten opzichte van 2002 en dat hier dus een nieuw knelpunt ontstaat?*

- a. De verkeersintensiteiten op de A13 blijven bij realisatie van een NWO (Blankenburg- of Oranjeverbinding) ten opzichte van de referentiesituatie 2030 (met A4 Delft-Schiedam en A16/13) vrijwel onveranderd.
- b. Er zal naar verwachting sprake zijn van autonome groei van het verkeer tussen 2002 en 2030 door onder meer economische groei, bevolkingstoename en werkgelegenheidsgroei. De realisatie van een NWO beïnvloedt de verkeersintensiteiten op de A13/16 echter nauwelijks.

31

- a. *Wat is de reden dat thans ruim vier jaar na de opdracht (in november 2007) door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat voor de studie NWO de verkeersintensiteiten nog steeds niet beschikbaar zijn?*
- b. *Waarom konden de betrokken gemeenten vorig jaar juni geen advies uitbrengen over hun NWO-voorkeur omdat toen de daarvoor benodigde informatie niet werd verstrekt?*
- c. *Wat zijn de verkeersintensiteiten die bij u beschikbaar waren in juni 2010 en thans beschikbaar zijn/komen en wat zijn de onderlinge verschillen?*

- a. De Verkenning Rotterdam Vooruit is gestart met een bestuurlijke afspraak in het najaar van 2008. De uitgevoerde analyses zijn primair gebaseerd op het regionale model RVMK om de effecten van een veelheid aan mogelijke oplossingen op het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet en het openbaar vervoer zoveel mogelijk in samenhang in beeld te brengen (zeef 1). Het RVMK heeft dezelfde ruimtelijke en sociaal-economische uitgangspunten als het destijds beschikbare NRM 2.4, waarmee problemen en effecten op het hoofdwegennet onderzocht zijn. De resultaten zijn opgenomen in het Masterplan Rotterdam Vooruit met bijlagen dat sinds eind 2009 beschikbaar is. Op basis van het Masterplan zijn afspraken gemaakt over vervolgonderzoek naar de prioritaire vraagstukken voor de bereikbaarheid in de regio Rotterdam, waaronder de NWO. Vervolgonderzoek naar de voorkeursvariant van de NWO is uitgevoerd op basis van het nieuwe NRM 2011.
- b. De resultaten van juni 2010 waren gebaseerd op een eerdere versie van het NRM. Deze (voorlopige) resultaten waren in juni 2010 beschikbaar, maar de regionale bestuurders hebben toen aangegeven meer tijd nodig te hebben om de resultaten te doorgronden en te bespreken. Inmiddels was ook de nieuwe versie van het NRM in ontwikkeling en is besloten om voor de definitieve berekeningen voor de NWO te wachten op het beschikbaar komen van het Nieuw Regionaal Model (NRM) 2011, op 1 april 2011, zie ook vraag 27.
- c. Zie vraag 27. Vanwege de verschillen in uitgangspunten is een directe vergelijking van uitkomsten niet zinvol.

32

Deelt u de mening dat de Oranjetunnel het wegennetwerk robuuster maakt dan de Blankenburgtunnel omdat er (1) voor een veel groter deel van de Nieuwe Waterweg aan beide oevers vervangende wegvakken zijn terwijl bij de Blankenburgtunnel bij een calamiteit op één van de wegvakken ten westen van deze tunnel er geen alternatieven zijn en (2) het verkeer bij een Blankenburgtunnel nog afhankelijker wordt van de A4 Midden Delfland en A13 richting Prins Clausplein, terwijl bij de Oranjetunnel in combinatie met de A54 een nieuw tracé ontstaat richting het Prins Clausplein?

Nee, zie vraag 7. Een A54 is niet aan de orde bij de Oranjetunnel. Deze is kostbaar, ingrijpend, en draagt onvoldoende bij aan de geformuleerde bereikbaarheidsdoelen.

33

- a. *Herinnert u zich dat de variant «verbrede A13 + A13/16» is afgevallen ten gunste van de A4 Midden Delfland omdat hierbij een dure ombouw van knooppunt Ypenburg nodig zou zijn?*
 - b. *Klopt het dat uiteindelijk verkeerscijfers uitlekten waaruit blijkt dat knooppunt Ypenburg bij nader inzien niet hoeft te worden omgebouwd voor de variant van een verbrede A13 + A13/16 in plaats van de A4 Midden Delfland?*
 - c. *Welke conclusie trekt u hieruit voor uw berekeningen voor de effecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op het Kethelplein?*
 - d. *Klopt het dat u desondanks voor het Kethelplein alleen een statisch model hebt uitgerekend en niet een dynamisch model? Zo ja bent u bereid alsnog een dynamische berekening te maken voor de effecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding inclusief verbrede A20 tot Kethelplein rond het Kethelplein te berekenen voor files?*
- a. In het Standpunt voor de A4 Delft–Schiedam is beschreven waarom is gekozen voor realisatie van de A4 Delft–Schiedam (en niet voor verbreding van de A13 in combinatie met de realisatie van de A13/16).

De redenen hiervoor zijn met name dat de A4 Delft–Schiedam meer bijdraagt aan de doelstelling om de bereikbaarheid tussen Den Haag en Rotterdam te verbeteren, meer reistijdwinst met zich meebrengt, minder hinder met zich meebrengt tijdens de realisatiefase, een hogere MKBA-score heeft en op een breder draagvlak kan rekenen.

- b. Nee, dit klopt niet.
- c. Geen. De effecten van een NWO op het netwerk zijn met het nieuwste verkeersmodel NRM 2011 in beeld gebracht. Hierbij is er mee rekening gehouden dat een A4 Delft -Schiedam, de A13/16 en de A15 MAVA zijn gerealiseerd.
- d. In deze verkenningsfase is gebruik gemaakt van het NRM 2011. Het verkeersmodel NRM is goed geschikt om uitspraken te doen over de verkeersbelasting van verbindingen in het verkeersnetwerk, ook binnen knooppunten. Uit de verkeerscijfers blijkt dat er na de realisatie van een Blankenburgtunnel geen knelpunten ontstaan op de verbindingbogen op het Kethelplein. Een dynamisch model kan in een vervolgfase mogelijk worden gebruikt voor een verdere gedetailleerde uitwerking van het wegontwerp voor wegvakken en knooppunten, en heeft hierbij met name een functie in het ontwerpproces.

34

Is er bij de studie naar de NWO rekening gehouden met de mogelijke aanleg van de A4 Zuid? Is er bijvoorbeeld een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor dit scenario naar wat dit betekent voor de doorstroming op A4 Midden Delfland, Kethelplein, A13 en de Beneluxtunnel? Klopt het dat bij realisatie van de A4 Zuid grote problemen ontstaan en dat in dat geval de Oranjetunnel beter scoort dan de Blankenburgtunnel?

Er is geen verkeersonderzoek gedaan bij de NWO naar een A4 Benelux-Klaaswaal (A4-Zuid), omdat uit onderzoek voor Rotterdam Vooruit is gekeken dat realisatie van een A4 Zuid de problematiek bij de Benelux verergert, en die dus eerst opgelost moet worden. Nadat deze doorstroming verbeterd is met een NWO zijn er eerst nog andere prioriteiten in de regio Rotterdam. Uit het onderzoek voor Rotterdam Vooruit blijkt dat bij realisatie van de A4 Zuid het verschil in effect tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel gelijk blijft. De Blankenburgtunnel blijft het beter doen dan de Oranjetunnel.

35

- a. *Wordt in de studies A13/16 en de NWO gerekend met hetzelfde basisjaar en dezelfde verkeersmodellen?*
 - b. *Kunt u aangeven in hoeverre deze gegevens voor het basisjaar overeenkomen met de daadwerkelijk getelde intensiteiten?*
- a. Zie vraag 27. De NWO is berekend met het NRM 2011, de A13/16 met het NRM Randstad 2.3. In de volgende fase van dat project, het Ontwerp Tracébesluit, wordt overgestapt op het nieuwe NRM 2011.
 - b. In het algemeen geldt dat de verkeersmodellen NRM gekalibreerd worden op zoveel mogelijk daadwerkelijk gemeten intensiteiten in het basisjaar.

36

- a. *Wat is uw reactie op de laatste Portway variant (budget variant) waarin de kosten lager zijn ten opzichte van de versie waar u op heeft gereageerd? Bent u ook bekend met het rapport «Doorrekening Portway Budget met het RVMK» van het bureau 4Cast?*
- b. *Waarom heeft u deze variant niet overwogen in uw voorkeursbesluit terwijl deze variant aansluit bij het «Elverding denken» en omwonenden zelfs dit onderzoek hebben betaald?*

- a. Deze vraag heeft betrekking op de A13/16. Het overleg tussen de initiatiefnemers en de stadsregio Rotterdam over de verkeersberekeningen van bureau 4Cast is nog gaande.
- b. De budget variant van de Portway kon geen deel uitmaken van de afweging die heeft geleid tot de Bestuurlijke Voorkeur voor de A13/16 omdat deze pas op 9 december aan uw Kamer en mijn ministerie is aangeboden. Daarbij komt, dat ik u op 25 oktober 2011 (met mijn brief met kenmerk IENM/BSK-2011/136728) heb geïnformeerd over de resultaten van de toets van de Portway van 2009 – de in overleg met de indieners bijgestelde inspraakreactie, naar aanleiding van het uitbrengen van de Trajectnota/MER A13/16 – en de opnieuw bijgestelde Portway van 2011. Om te komen tot een weloverwogen Standpunt zijn beide varianten door de (externe) bureaus, die ook betrokken waren bij de opstelling van de Trajectnota/MER A13/A16, beoordeeld op technische aspecten, verkeerseffecten, effecten voor de leefbaarheid, kosten en doelbereik. Op grond van het rapport «Beoordeling Portway-variant ten behoeve van beantwoording zienswijze BVHBB op A13/A16», de beoordeling van de Portway 2011 door Rijkswaterstaat en na consultatie van de regio heb ik geconcludeerd, dat er géén sprake is van een in overweging te nemen alternatief (voor de A13/16).

37

Wat zijn de budgettaire kaders van een NWO en vallen beide alternatieven binnen deze kaders? Zo nee, is er dan überhaupt sprake geweest van een keuze tussen de twee alternatieven? Kunt u daarbij ook reactie geven op de uitspraken van

In mijn brief van 14 juni 2011 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de prioriteiten voor de periode tot 2023. Daarin heb ik aangegeven dat er voor mobiliteit € 7,3 mld. beschikbaar is door het verlengen van het MIRT. Hierbinnen had ook de Oranjetunnel ingepast kunnen worden. Vanwege de hogere kosten van deze variant zou er dan minder beschikbaar zijn voor andere prioriteiten.

38

Is al bekend, ten aanzien van het feit dat indien sprake is van een aanbestedingsmeevaller het voor het project A13/A16 beschikbare budget beschikbaar blijft voor het project, waaraan dit dan zou worden besteed?

Nee, dit is niet bekend.

39

Wat is, gelet op het feit dat u heeft aangegeven dat de aansluitingen van zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel op de A15 en de A20 400 mln. kosten, de reden dat deze aansluitingen zo duur zijn?

De knooppunten (met ongelijkvloerse verbindingsbogen) van de Blankenburgverbinding op de A15 en de A20 zijn samen geraamd op ca. € 350 miljoen. De aansluiting van de Oranjeverbinding op de A15 en het knooppunt van de Oranjeverbinding richting A20 en verkeersplein Westerlee zijn samen geraamd op ca. € 200 miljoen. Knooppunten van 2 autosnelwegen zijn kostbaar. Het gaat hier om complexe bouwwerken (kunstwerken) die nodig zijn om de verbindingsbogen ongelijkvloers uit te kunnen voeren. Deze bedragen wijken qua eenheidsprijzen niet af van de kosten van andere knooppunten in Nederland.

40

Kunt u, met het oog op het feit dat de variant van de Oranjetunnel – gelegen ter hoogte van de Suurhoffbrug – niet nader onderzocht is en deze tunnel niet langer maar mogelijk zelfs korter is dan de nu onder-

zochte varianten, aangeven op basis waarvan u stelt dat deze vijf miljard zou kosten?

In mijn bijgaande brief ga ik in op het afvallen van het tracé bij de Suurhoffbrug. Het bedrag van € 5 mld. herken ik niet.

41

Waarop baseert u de kosten van de verschillende tunnels? Heeft hier een second-opinion op laten uitvoeren? Bent u bereid om ook marktpartijen uit te dagen om met kostenprognoses te komen voor alle tunnelvarianten? Zo nee, waarom niet?

De kostenramingen zijn opgesteld door een ingenieursbureau volgens een voor alle infrastructuurwerken standaard werkwijze (SSK). De resultaten worden door kostendeskundigen van Rijkswaterstaat getoetst. Ik zie geen aanleiding om marktpartijen om prognoses te vragen voor alle varianten. Conform Sneller en Beter wordt in de volgende fase alleen het voorkeursalternatief nader uitgewerkt.

42

- a. *Is het juist dat het Rotterdams Havenbedrijf in het kader van de NWO heeft toegezegd om mee te financieren of kosten voor te financieren?*
- b. *Kunt u aangeven welke bijdrage het Havenbedrijf zal leveren?*
- c. *Staat deze toezegging nog steeds?*
- d. *Zo nee, bent u van mening dat gedeeltelijke private financiering een voorwaarde is voor de aanleg van de NWO?*
- e. *Hoe wilt u omgaan met de situatie dat het besluitvormingsproces rondom de NWO in gang is gezet op aandringen van het Havenbedrijf en de havenondernemers, waarbij uit werd gegaan van gestanddoening van de toezegging met betrekking tot private financiering, terwijl nu dreigt dat deze toezegging niet wordt nagekomen en wel het proces in gang is gezet voor de aanleg van de weg waar met name het bedrijfsleven veel voordelen van kent?*
- f. *Kunt u aangeven in hoeverre de afspraken met het Havenbedrijf zijn vastgelegd? Zo nee, waarom is dit niet gebeurd?*
- g. *Bent u bereid voortaan dergelijke afspraken vast te leggen voordat u een voorkeursbesluit neemt? Zo nee, waarom niet?*

- a, b, c. In mijn bijgaande brief heb ik de correspondentie met het Havenbedrijf uiteengezet, inclusief de toezeggingen en afspraken.
- d. Van belang is het onderscheid tussen bekostiging en financiering. Een (gedeeltelijk) private bekostiging is geen voorwaarde voor de aanleg van een NWO. Ook in veel andere gevallen is geen sprake van een private bekostiging voor de aanleg van een verbinding. Ik zet wel in op een gedeeltelijk private financiering, bijvoorbeeld via DBFM.
- e. Ik concludeer dat de NWO een prioriteit is vanwege het nationaal en regionale belang. Bij de aanbesteding zal ik de mogelijkheden nagaan van vormen van publiek private samenwerking, zoals DBFM
- f. Zie antwoord a, b ,c. Afspraken met het Havenbedrijf zijn schriftelijk vastgelegd.
- g. Onderdeel van de voorkeursbeslissing zijn afspraken over de bekostiging.

43

Kunt u een toelichting geven over de inzet van de financiële middelen voor de aanleg van het Blankenburgtunneltracé? Hoeveel geld wordt er besteed aan:

– inpassing/leefomgeving?

- *de tunnel zelf?*
- *op- en afritten?*
- *aanpassingen aan het omliggende wegennet?*

De belangrijkste kostencomponenten van de Blankenburgverbinding (variant Krabbepas-West) zijn:

- Tunnel: ca. € 530 miljoen
- Knooppunten met A20 en A15: ca. € 420 miljoen
- verdiepte wegvak door Aalkeetpolder: ca. € 220 miljoen
- Verbreding A20: ca. € 40 miljoen

Vanwege de ruimtelijke kwaliteit kies ik voor het goed ingepaste Krabbepas-West tracé. Met het verdiepte wegvak door de Aalkeetpolder en inclusief een lage aansluiting bij de A20 is deze ongeveer € 150 mln. duurder dan de meest sobere en doelmatige variant Midden-door op maaiveld. Ik zie dit als kosten die direct tot inpassingskwaliteit leiden. Voor andere onderdelen is de component inpassingskosten niet zonder meer uit het ontwerp te verbijzonderen. Er zijn geen uitgebreide aanpassingen in het onderliggend wegennet nodig.

44

Kunt u aangeven hoeveel en wat voor investeringen er nodig zijn om een eventuele Oranjetunnel via de Veilingroute te verbinden met de A4?

De maatregelen hiervoor omvatten:

- Aanpassen verkeersplein Westerlee en aanliggende wegvakken
- Verbreden (verlengde) Veilingroute
- Aanpassen N54 Wippolderlaan
- Aanpassing/ombouw huidige aansluiting Harnasch op de A4

De kosten hiervan kunnen oplopen tot boven de € 0,5 miljard, afhankelijk van de aard en omvang van de maatregelen en het noodzakelijke inpassingsniveau. Dit is niet nader onderzocht.

45

Kunt u een meer complete en exacte inschatting geven van de kosten van de verschillende varianten, voorzien van een onderbouwing?

Bij vraag 1 en vraag 43 heb ik u een nadere inschatting op hoofdlijnen gegeven. Ik kan u alleen op basis van betrouwbaarheid een meer gedetailleerd inzicht geven van de kostenopbouw van verschillende varianten vanwege de mogelijke gevolgen voor de aanbesteding.

46

Wat is uw reactie op de conclusie uit de MKBA dat beide alternatieven bij een lage economische groei niet rendabel zijn?

De functie van het werken met een hoog en laag groeiscenario is dat dit inzicht geeft in de bandbreedte van uitkomsten. De MKBA leert dat de Blankenburgtunnel alleen in het scenario met de laagste economische ontwikkeling een licht negatief of neutraal rendement heeft, terwijl deze bij een hoge groei duidelijk meer baten dan kosten genereert. De Blankenburgtunnel is op basis hiervan in mijn optiek een verantwoorde investering. Bij de Oranjetunnel is de meerwaarde in een laag groeiscenario negatief, en bij een hoog neutraal. Deze uitkomsten worden beïnvloed door de kostenraming. Een toetsing hiervan vindt op dit moment nog plaats. Het kan dus dat in de baten/kostenratio nog (beperkte) wijzigingen plaatsvinden.

47

Is onderzocht wat de kosten zijn om het verdiepte tracé van de voorgenomen variant te voorzien van een dak? Hoe hoog zijn deze kosten?

Onderzocht is om het eventueel te ontwerpen viaduct voor de spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland of het viaduct in de Zuidbuurt te verbreden zodat het Blankenburgtracé over een lengte van 250 meter wordt overkluisd. Kosten van een dergelijk verbreding bedragen ca. € 50 miljoen. Het verder verbreden van een viaduct tot meer dan 250 meter, maakt dat het een landtunnel wordt. Hieraan worden ook vanwege de veiligheid en tunneltechnische installaties andere eisen gesteld. De kosten daarvan zijn in de verkenning niet bepaald, maar liggen fors hoger.

48

Wat is uw reactie op de kritiek van bijna alle belanghebbenden, bewoners, overheden in de regio dat de er sprake zou moeten zijn van een bredere onderzoeksscope en een eerlijke uiteindelijke afweging tussen beide alternatieven en dat daarbij evenredig belang moet worden gehecht aan verkeerskundige, milieu, leefomgeving, ruimtelijke en economische aspecten van de beide tunnels? Waarom heeft u zich dan toch beperkt tot een vergelijking waarin de ontlasting van het Beneluxcorridor centraal staat?

Zoals aangegeven bij vraag 5 is er sprake van vier doelen voor de NWO waarvan de ontlasting van de Beneluxcorridor er één is. De tracé alternatieven zijn op gelijkwaardig niveau onderzocht waarbij breed is gekeken naar de genoemde effecten, resulterend in de voorkeur van de meerderheid van de regionale overheden en mijzelf voor de Blankenburg-tunnel.

49

- a. *Bent u bekend met de dragende elementen van een verkenningsfase «nieuwe stijl» zoals die volgens het advies van de Commissie Elverding dienen te worden gehanteerd?*
 - b. *Kunt u op alle onderdelen, a) Eerdere en ruimere participatie van betrokkenen b) Gebiedsgewijze benadering c) Geen vrijblijvende termijnen d) Afsluiting verkenning met een helder politiek besluit: het voorkeursbesluit e) Afweging van effecten, aangeven op welke wijze dit is vormgegeven in de verkenningsfase van de NWO?*
 - c. *Bent u van mening dat de verkenningsfase geresulteerd heeft in een gedragen voorkeursbesluit zoals een verkenningsfase conform Elverding beoogt?*
- a. Ik ben bekend met het advies van de «Commissie Elverding». Dit advies was een belangrijk uitgangspunt bij de per 1 januari ingevoerde nieuwe Tracéwet.
 - b. Zoals ik in mijn brief van 1 september 2011 heb beschreven is er sprake geweest van ruime en vroegtijdige participatie van overheden, burgers en andere belanghebbenden. (a) De brede gebiedsgewijze benadering is uitgangspunt geweest bij zowel de Verkenning Rotterdam Vooruit als de verkenning NWO. In de (ontwerp) structuurvisie met bijbehorende studiedocumenten zoals het Hoofdrapport PlanMER geef ik inzage in de afweging van effecten bij de NWO. (b en e) Er is geen sprake van vrijblijvende termijnen. In de verkenning zijn steeds afspraken gemaakt over de voortgang, onder andere vastgelegd bij de BO-MIRT overleggen, die ook zijn nagekomen. (c) Met de voorkeur voor de Blankenburgtunnel sluit ik aan bij het advies van de meerderheid van regionale partijen. Ik ben voornemens de ontwerp structuurvisie met bijlagen dit voorjaar ter inzage te leggen. De periode vanaf de ter inzage legging van de ontwerp structuurvisie gebruik ik om in overleg met de regio meer gedetailleerde bestuurlijke afspraken te maken conform de aanbevelingen van de commissie Elverding en de eisen uit de Tracéwet procedure. (d)

- c. Dit resulteert in de voorkeursbeslissing, die ik in het najaar 2012 verwacht te kunnen nemen. Daarmee wordt de verkenningsfase afgerond, en gaat deze over in de planuitwerkingsfase. Met deze werkwijze neem ik een gedragen en houdbare voorkeursbeslissing.

50

Klopt het dat de regio Haaglanden en de provincie Zuid-Holland nog geen voorkeur hebben uitgesproken over de keuze van de NWO?

Nee, zowel de provincie Zuid Holland, als het Stadsgebied Haaglanden hebben het regionaal bestuurlijke advies voor de Blankenburgtunnel onderschreven.

51

Waarom heeft u, gelet op het feit dat...

- *u claimt dat u de verkenningsfase heeft uitgevoerd conform de uitgangspunten van de commissie Elverding;*
- *tijdens deze verkenningsfase de zogenaamde middendoor-variant door alle betrokken stakeholders ten noorden en ten zuiden van de Nieuwe Waterweg is afgewezen als mogelijk alternatief voor de Blankenburgtunnel;*

...deze variant toch in studie genomen als vooraf bekend was dat voor deze variant geen draagvlak bestaat?

In de onderzoeksopzet is het van belang om de reëel mogelijke varianten in beeld te brengen. Kosteneffectieve varianten van de Blankenburgtunnel, ook als die leiden tot aantasting van natuur en landschapswaarden (binnen de wettelijke normen) worden in de selectie betrokken. Hiermee wordt recht gedaan aan het uitgangspunt dat het rijk zich verantwoordelijk acht voor een sobere en doelmatige realisatie van infrastructuurprojecten. Op die manier kan de voorkeursbeslissing op een zuivere en navolgbare manier tot stand komen.

52

Kunt u, gezien de brede kritiek die er is op het participatieproces, aangeven of de Elverding-methode op de juiste wijze is toegepast?

Zie vraag 49.

53

Kunt u aangeven hoe reëel de kans is dat, wanneer de Blankenburgtunnel na realisatie niet voor de beoogde oplossingen zorgt, tevens de Oranjetunnel wordt aangelegd?

Door aanleg van de Blankenburgtunnel wordt het knelpunt aan de westzijde van de Rotterdamse regio weggenomen. Ik verwacht daarmee een langjarige oplossing te bieden, waardoor geen sprake is van de wens tot ook nog realiseren van een Oranjetunnel.

54

Wat is er gedaan met de informatie die uit het participatietraject naar voren kwam?

Samenwerken aan de ontwikkeling van de varianten is van grote meerwaarde gebleken. De deelnemers (ambtenaren, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en belangenorganisaties en omwonenden) hebben tijdens werksessies voor hun belangrijke gebiedskwaliteiten benoemd. Met deze gebiedskwaliteiten is rekening gehouden bij de vormgeving van de verschillende varianten van de Oranje- en Blankenburgverbinding, en ze zijn tevens benut in het effectenonderzoek.

55

Welke gevolgen heeft een eventuele vertraging in de aanleg van andere wegenprojecten in de Zuidvleugel (bijvoorbeeld de A4-Midden Delfland en A13/A16) voor de planning van de NWO? Welke consequenties zijn er voor het project NWO als de aanleg van de A13/A16 niet door zou gaan?

In hun samenhang betekenen de genoemde projecten een sterke impuls voor de bereikbaarheidskwaliteit van de Zuidvleugel van de Randstad. Een onverhoopte vertraging van de A4 Midden Delfland of de A13–16 heeft op zichzelf geen invloed op de planning van de realisatie van de NWO. Het niet doorgaan van de A13–16 is niet onderzocht.

56

Wat waren de redenen die u heeft opgegeven om de A13/16 in de Brede Heroverwegingen als eerste te schrappen project te noemen?

Ik heb geen projecten aangedragen. De adviezen zijn destijds opgesteld door onafhankelijke commissies.

57

Is het juist dat in het IOPW (Integraal Ontwikkelings Plan Westland) een pleidooi is gehouden voor de aanleg van de Oranjetunnel + A54 en dat dit plan circa tien jaar geleden unaniem is aangenomen door alle toenmalige Westlandse Gemeenten en door Stadsgebied Haaglanden? Is het tevens juist dat in dit plan de benodigde grond is berekend en is gereserveerd voor de aanleg van Oranjetunnel + A54?

In het IOPW 2005 is gepleit voor een vaste verbinding over de Nieuwe waterweg via een Oranjetunnel en een verdubbeling van de veilingroute tussen Harnaschknoop en Westerlee, ook wel genoemd de N54. Deze verbinding zou niet als autosnelweg uitgevoerd moeten worden, maar vooral een regionale ontsluitingsweg voor de Greenport Westland moeten zijn. Dit IOPW 2005 is door latere plannen inmiddels achterhaald. Er is bij mijn weten geen grond gereserveerd.

58

Kunt u aangeven of uit de zestig ideeën die uit meedenkbijeenkomsten zijn gekomen de goedkoopste variant van de Oranjetunnel is meegenomen en zo niet, waarom niet?

Het rijksbeleid heeft als uitgangspunt een sobere en doelmatige realisatie van projecten. De goedkoopste variant voor de Oranjetunnel is onderzocht. Dit is een boortunnel in combinatie met een maaiveldligging aan de noordzijde van de nieuwe waterweg.

59

Kan worden aangegeven welke bouwwerken voor de voorkeursvariant moeten wijken en welke na realisatie hinder zullen ondervinden?

Aan zowel de zuidoever als de noordoever zal een woning moeten wijken. De woning aan de zuidoever is reeds eigendom van het Rijk. Voor een 3 tal woningen en één bedrijfspand op de noordoever is nog niet met zekerheid te stellen of zij moeten wijken. In de vervolgfase (planuitwerking) zal het tracé-ontwerp verder worden gedetailleerd waarbij nog beperkte verschuivingen van de wegligging kunnen plaatsvinden.

60

Wat is uw inhoudelijke reactie op de stelling van onder andere het College van Rijksadviseurs dat de Oranjetunnel een betere keuze is vanwege de ruimtelijk structurerende werking en de grotere bijdrage die deze variant

levert aan een robuust netwerk omdat het daadwerkelijk de ring van Rotterdam ontlast? Op welke wijze bent u met dit advies van het College van Rijksadviseurs omgesprongen?

Ik heb kennis genomen van het advies van het College van Rijksadviseurs. De resultaten uit de verkenning onderschrijven de visie van dit advies echter niet. De Blankenburgtunnel werkt beter voor het reduceren van de knelpunten in de bereikbaarheid en ontlast de Ruit beter. De voor de Oranjetunnel gememoreerde mogelijkheid voor het op lange termijn verplaatsen van ruimtelijke activiteiten tussen het Westland, de Haven en Voorne Putten past niet in provinciale ruimtelijke beleid en niet in het beleid van de stadsregio Rotterdam.

61

Is er, gelet op het feit dat...

- De regio Rijnmond al een tekort aan groene ruime en recreatiemogelijkheden op basis van de door de overheid gestelde normen kent;*
- Midden-Delfland, in het bijzonder het door het Blankenburgtunneltracé te doorsnijden gebied, de groene long is voor twee miljoen Randstedelingen;*
- Er de afgelopen jaren al voor vele honderden miljoenen is geïnvesteerd in het behoud van de groene ruimte en aanleg van recreatieve voorzieningen van Midden-Delfland,*

...in de planvorming en kostenberekeningen rekening gehouden met het feit dat deze investeringen met de aanleg van de Blankenburgtunnel ernstig teniet gedaan zullen worden en maakt deze kapitaalvernietiging deel uit van de totale kosten? Zo nee, om welke reden niet? Zo ja, hoe is deze kapitaal vernietiging in de totale kosten verrekend?

De effecten op natuur en milieu zijn via de PlanMER inzichtelijk gemaakt en worden op die wijze gewaardeerd bij de beoordeling. Het voorkeustracé raakt beperkt aan de recreatieve voorzieningen zoals die ten westen van Vlaardingen zijn gerealiseerd en in het geheel niet aan het gebied van Midden Delfland. Van grote kapitaalvernietiging is daarom geen sprake. In de planstudie fase volgt daarnaast de uitwerking van mitigerende maatregelen en eventuele compensatie.

62

Kunt u aangeven in welke mate de in de afgelopen decennia gedane investeringen (kwantitatief en kwalitatief, in natuur, ruimte, leefbaarheid, recreatie etc) in het tracégebied van de Blankenburgtunnel teniet worden gedaan door de aanleg van de Blankenburgtunnel?

Nee. Op de zuidoever is geen sprake van dergelijke investeringen. Op de noordoever mijdt het gekozen tracé veel van de recente investeringen die met name dicht bij Vlaardingen liggen. Ik ben voornemens in overleg met de regio in de Planuitwerkingsfase een inpassingplan op te stellen. Daarin kan aandacht worden besteed aan de inpassing van de infra, ook in relatie tot het recreatieve gebruik van het gebied.

63

Kunt u, gelet op het feit dat...

- Het onbekend is of de leefbaarheid, mede bepaald door de bestaande recreatieve voorzieningen, met de voorkeur van de variant van de Blankenburgtunnel voldoende op peil zal blijven of verder achteruit zal gaan ten opzichte van de door de overheid gestelde normen;*
- Hierover geen achterliggend materiaal beschikbaar is,*
...aangeven hoe het integrale effect van de NWO op de leefbaarheid zal zijn? Kunt u tevens schetsen wat de economische gevolgen zullen zijn voor de omliggende steden voor wat betreft de aantrekkelijkheid van het

wonen in deze steden in relatie tot de waarde van de grond en de waarde van de investeringen in woon- en andere sociale voorzieningen?

Er is een PlanMER uitgevoerd. Deze PlanMER geeft een goed en integraal inzicht in effecten op leefbaarheid. De realisatie van de Blankenburgverbinding leidt tot een afname van de recreatieve gebruikswaarde van het groene gebied tussen Vlaardingen en Maassluis. Een kwantitatieve economische waardering is hieraan niet te geven. Er bestaat blijkens de Regionale Economische Effecten Studie (de REES) een positieve relatie tussen de nabijheid van een autosnelweg en woningprijzen in rurale gebieden: indien de bereikbaarheid verbetert, zullen de prijzen stijgen. Dit geldt dan voornamelijk voor de gemeenten op Voorne-Putte en het Westland. Voor wat betreft grondprijzen van bedrijventerreinen wordt met name een beperkte prijsstijging ten noorden van de Nieuwe Maas verwacht. De woningprijzen in urbane gebieden zullen naar verwachting niet of nauwelijks beïnvloed worden door de NWO.

64

Wat zijn de effecten van de verschillende varianten op de leefbaarheid voor de bewoners in de regio?

De leefbaarheid van de bewoners van de regio wordt met name beïnvloed door de verandering van de geluidssituatie. Bij de Oranjeverbinding worden de woongebieden in Maasdijk, De Lier en Maasland extra met geluid belast. Elders, bij Hoogvliet, Rozenburg en Pernis, worden woongebieden juist minder geluidbelast. Bij de Blankenburgverbinding treedt een toename op van de geluidbelasting, met name in Vlaardingen en Rozenburg. Het gaat bij de Blankenburgverbinding om grotere aantallen woningen dan bij de Oranjeverbinding. Ook hier worden woongebieden elders minder geluidbelast zoals in Hoogvliet en Pernis.

65

Klopt het dat bij de Oranjetunnel de normoverschrijding geluid bij duizend woningen afneemt, terwijl dit bij de Blankenburgtunnel juist bij duizend woningen toeneemt?

Uit de onderzoeken blijkt dat er is sprake van een saldo-toename van de overschrijding van de grenswaarde voor nieuwe situaties bij de Blankenburgverbinding met ongeveer 1700 woningen (toename 2400 woningen, afname 700 woningen), en een saldo-afname hiervan bij de Oranjeverbinding met ruim 400 woningen (toename 200 woningen, afname 600 woningen). De geluidberekeningen zijn voor het onderzoek uitgevoerd zonder rekening te houden met geluidbeperkende voorzieningen (geluidwallen, schermen, e.d.). Door het nemen van de wettelijk verplichte geluidsmaatregelen wordt het aantal woningen met een overschrijding van de grenswaarden zeer sterk beperkt.

66

Wat is uw reactie op de juridische complicatie dat elke variant van de Blankenburgtunnel een stuk Ecologische Hoofdstructuur aantast, wat eigenlijk alleen kan als er geen alternatief voor handen is, terwijl dat met de Oranjetunnel juist wel voorhanden is?

Alle varianten van zowel de Oranjetracé als de Blankenburgtracé hebben een effect op natuurwaarden. Bij de Blankenburgverbinding wordt de provinciale ecologische hoofdstructuur doorkruist of verstoord. De Oranjeverbinding doorkruist eveneens een verbindingzone en verstoort daarmee de ecologische hoofdstructuur. Bij de Oranjeverbinding treedt een beperkte verstoring op van het Natura 2000 gebied Solleveld en Kapittelduinen, een gebied met juridisch de hoogste beschermingsstatus.

Bij elk van de alternatieven en varianten zijn er dus effecten op natuurwaarden.

67

Welke onderzoeken zijn er in het kader van de NWO uitgevoerd ten aanzien van de totale gevolgen voor de leefbaarheid? Kunt u deze onderzoeken naar de Kamer sturen? Deelt u de mening dat dergelijk onderzoek nodig is om de juiste afweging te kunnen maken?

Effecten voor de leefbaarheid zijn onderzocht in een PlanMER. Inzicht in effecten op leefbaarheid acht ik voor de besluitvorming van belang voor een goed afgewogen keuze, en maakt dan ook expliciet deel uit van het beoordelingsader. De kern van de uitkomsten is opgenomen de bij deze brief gevoegde resultatennotitie. Mijn planning is om de ontwerp structuurvisie – waarin besluitvorming wordt vastgelegd – in voorjaar 2012 aan uw Kamer toe te zenden. Ik zal dan ook het PlanMER bijvoegen.

68

Kunt u de 150 miljoen euro voor inpassing onderbouwen? Klopt het dat dit gebaseerd is op het feit dat de variant Krabbeplass-West 100 mln. duurder zou zijn dan de goedkoopste variant (Middendoor) en de 50 miljoen euro voor de lage aansluiting op de A20? Hoe rijmt u dit met de kosteninschatting in het concept hoofdrapport plan-Milieu Effect Rapportage waarin de aansluiting op de A20 al is meegenomen en de marges dusdanig zijn (1,0–1,3 vs 1,0–1,4 mrd) dat niet gesteld kan worden dat de variant Krabbeplass West «100 mln duurder is»?

De € 150 mln. heeft betrekking op het Blankenburgtracé. De meest sobere en doelmatige variant is de variant Middendoor. Deze is geraamd met een middenwaarde van € 1,05 mld., (afgerond op € 50 mln., wat past bij de verkenningsfase waarin het project zich op dit moment bevindt. Ik heb vanwege de ruimtelijke kwaliteit gekozen voor de beter ingepaste variant Krabbeplass-West. Deze is geraamd met een middenwaarde van € 1,2 mld. Ook hier geldt eenzelfde afrondingsnauwkeurigheid. De meerkosten volgen vooral uit het langere tracé met verdiepte ligging (ca. € 100 mln.) en de lage aansluiting op de A20 die ca. € 50 mln. duurder is dan de fly-over oplossing uit de meest sobere en doelmatige variant. De raming wordt op dit moment getoetst

69

- a. *Indien toch voor het tracé Krabbeplass-Oost zou worden gekozen, kunnen dan door maatregelen, bijvoorbeeld verdiepte ligging of wallen of een combinatie van maatregelen, de leefbaarheids- en ruimtelijke bezwaren die deze variant voor Vlaardingen heeft, omdat deze dichter bij Vlaardingen ligt, worden opgeheven? Wat zouden daarvan de kosten zijn?*
 - b. *Is deze uitwerking overwogen en met betrokkenen, vooral de gemeente Vlaardingen, besproken?*
 - c. *Wat zou de keuze zijn als het gaat tussen het tracé Krabbeplass-West en een goed ingepast tracé Krabbeplass-Oost?*
- a. Het tracé Krabbeplass-Oost geeft behalve geluidseffecten ook een veel grotere aantasting van recreatieve voorzieningen dan het tracé Krabbeplass-West. Effecten op het recreatief gebruik van het gebied ten westen van Vlaardingen (golfbaan, volksbos, oeverbos) zijn wel te verzachten, maar niet weg te nemen. De geluidseffecten van variant Krabbeplass Oost op de hoge bebouwing van Vlaardingen zijn mogelijk moeilijk te mitigeren met bijvoorbeeld schermen en wallen.
 - b. De notitie resultaten uit de PlanMER is gepresenteerd en besproken in het Regionaal Bestuurlijk Overleg dat zorg draagt voor de regionale

afstemming. De nadere uitwerking van inpassingmaatregelen is in de planstudiefase aan de orde. Op basis van de aanbevelingen uit Sneller en Beter is die uitwerking beperkt tot het voorkeursalternatief.

- c. Deze afweging staat op hoofdlijn vermeld in de bijgevoegde resultaten notitie, en in de te verschijnen ontwerp structuurvisie.

70

Kunt u aangeven hoe het kan dat in het onderzoek van projectorganisatie NWO alleen wordt gesproken van geluidsmitigerende maatregelen voor de variant Krabbepas-Oost en dat in uw onderbouwing voor het voorkeursbesluit NWO ook gesproken wordt over geluidsmitigerende maatregelen voor de voorkeursvariant Krabbepas-West? Kunt u hierbij ook aangeven wat deze maatregelen kosten en of deze wettelijk vereist zijn?

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd zonder rekening te houden met geluidbeperkende voorzieningen (zoals geluidwallen, schermen, stil asfalt, e.d.). In de vervolgfase (planstudiefase) zal worden bepaald waar precies maatregelen nodig en doelmatig zijn. In het onderzoek en de communicatie is met name aandacht gegeven aan maatregelen bij de variant Krabbepas-Oost, omdat nog onzeker is of met een pakket van maatregelen aan de geluidsnormen kan worden voldaan ter plaatse van de hoogbouwbebouwing bij Vlaardingen west.

71

Kunt u aangeven hoe de door u gekozen «meest westelijke variant» van de Blankenburgtunnel nu precies gaat lopen ten opzichte van het Volksbos en de rietputten, de Zuidbuurt en de recreatieve voorziening rond de Krabbepas? Welke historische boerderijen en welke recreatieve voorzieningen zullen moeten wijken of op zijn minst aangetast worden?

Zie onderstaand kaartje¹.

Nadat de Blankenburgtunnel in het Oeverbos en Lickebaart recreatiegebied de te realiseren kanteldijk heeft gepasseerd, gaat de voorkeursvariant (het gele tracé ten westen van de Krabbepas) verdiept door de westelijke helft van de Rietputten. Het Volksbos blijft volledig gespaard. De benodigde ruimte van de Rietputten is afhankelijk van het overleg met de gemeente Vlaardingen en de regio over een mogelijke aansluiting Vlaardingen-Oost (gestippeld getekend). Nadat de spoorlijn onderlangs is gekruist, gaat het tracé in een verdiepte bak van ca. 5,5 m beneden maaiveld in een rechte lijn strak langs de westkant van de Krabbepas. Bij het voorkeustracé Krabbepas -West hoeven geen monumentale boerderijen te wijken. De verdiepte weg kruist de Zuidbuurt onderlangs. Daarna stijgt de weg aan de westzijde van de Krabbepas naar maaiveld voor de aansluiting met de A20. De aansluiting op de A20 in westelijke richting kruist de hoofdrijrichting onderlangs. Tussen deze aansluiting en de afslag Vlaardingen wordt de A20 verbreed met een extra rijstrook in beide richtingen.

72

Waarom heeft u de effecten (verkeerskundige en kostenbaten) van de NWO met tolheffing alleen doorgerekend voor een scenario met hoge economische groei? Kunt u de berekeningen ook inzichtelijk maken met het scenario dat er geen of minder opbrengsten uit tolheffing worden verkregen? Hoe wilt u omgaan met het risico dat het rekenen met wel 25% opbrengst uit toltarieven met zich meebrengt?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Zowel in het verkeersonderzoek als in de MKBA zijn de effecten van tolheffing in de vorm van een gevoeligheidsanalyse onderzocht voor het

hoogste groeiscenario, het GE scenario. In het hoogste scenario gaat er, indien wordt ingezet op een maximale opbrengst, tot circa 40 % minder verkeer door de Blankenburgtunnel en 50% minder door de Oranjetunnel. De economische gevolgen hiervan zijn in de MKBA opgenomen. Deze verhouding wijkt in het laagste groeiscenario (RC) niet significant af. Deze informatie is voor mij voldoende op mijn besluit op te baseren. Zie vraag 74 voor het omgaan met het risico van tolopbrengsten.

73

In welke mate wordt de Beneluxcorridor daadwerkelijk ontlast door de Blankenburgtunnel, uitgaande van tolheffing en een laag economisch groeiscenario? Wat is het risico dat de Blankenburgtunnel slechts «nieuw» verkeer aantrekt op de Beneluxcorridor?

Met tolheffing op de Blankenburgverbinding wordt de Beneluxtunnel met ca. 10% ontlast. Uitgaande van een laag groeiscenario (RC) betekent dit dat de Beneluxcorridor waarschijnlijk filevrij is. De ruimte die vrijkomt op de Beneluxcorridor wordt deels opgevuld door verkeer van de oeververbindingen in Rotterdam (Maastunnel, Erasmusbrug, Willemsbrug) en van de A16. Er zal altijd sprake zijn van enige opvulling door «nieuw» verkeer. Het gebruikte verkeersmodel houdt hiermee rekening.

74

- a. *Kunt u aangeven waarom u de NWO alleen heeft doorgerekend met een scenario met hoge economische groei en een substantiële dekking van de kosten uit tolopbrengsten (25%)?*
 - b. *Wat zijn hiervan de risico's? Hoe gaat u bijvoorbeeld om met het scenario dat er geen of minder opbrengsten uit tolheffing worden verkregen waardoor de verkeerskundige effecten en kostenbaten heel anders zullen zijn?*
 - c. *Kunt u alsnog een gevoeligheidsanalyse doen voor de verkeerskundige effecten en de kostenbaten verhouding indien de economische groei lager is en de tolopbrengst lager is?*
 - d. *Bent u bereid in volgende planstudies altijd een dergelijke gevoeligheidsanalyse op te nemen? Zo nee, waarom niet?*
- a. Voor de verkenning wordt zowel het hoogste (GE), als het laagste (RC) scenario gebruikt. Alleen ten aanzien van de (milieu)effecten geldt dat deze gebaseerd zijn op het hoge GE-scenario. Hiermee wordt voorkomen dat er mogelijk sprake zou zijn van een onderschatting van de (milieu)effecten. Bij het presenteren van de verkeerseffecten is er voor gekozen ook de resultaten van het lage RC-scenario te laten zien, zodat er een beeld is van de bandbreedte van de uitkomsten. Er is rekening gehouden met dekking uit tolinkomsten, conform het kabinetsbeleid en zoals in de begeleidende brief is beschreven.
 - b. De beoogde bijdrage van 300 mln. euro uit tolinkomsten valt zekerheidshalve onder de bandbreedte van de met het onderzoek bepaalde maximale opbrengst van ca. 330 mln. euro in het RC scenario, tot ca. 450 mln. euro in het GE scenario in 25 jaar. Zowel in het verkeersonderzoek als in de MKBA zijn de effecten van tolheffing in de vorm van een gevoeligheidsanalyse onderzocht voor het hoogste groeiscenario, het GE scenario. Bij de berekening van de opbrengsten uit tol is voorts een veiligheidsmarge van 30% opgenomen (de afslagfactor) om rekening te houden met tegenvallende opbrengsten. In de volgende fase, bij de uitwerking van de voorkeurbeslissing in een Ontwerp Tracébesluit, zullen de effecten van tolheffing op de verkeersstromen en het milieu verder inzichtelijk worden gemaakt. Tevens zal nader worden gestudeerd op het te hanteren toltarief.
 - c. De ontwerp structuurvisie met bijlagen bevat ook onderzoek naar het effect van tolheffing bij een lage economische groei, het RC scenario.

- d. Ik ben voornemens ook in volgende studies te blijven werken met scenario's, en met gevoeligheidsanalyses voor de effecten van tolheffing indien daarvan sprake is.

75

Kunt u aangeven wat de verwachte verkeersbewegingen zijn op het voorgenomen traject A13/A16 met/zonder tol en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding met/zonder tol?

De A13/16 trekt, afhankelijk van het trajectdeel, 115 000 tot 130 000 motorvoertuigen per etmaal, indien geen tol wordt geheven (Bron: Trajectnota/MER A13/16, Deelrapport Verkeer, uitgaande van variant 2, A13/16 en N209 deels gecombineerd aangelegd, conform de Bestuurlijke Voorkeur van 7 december 2011). Uit het tolonderzoek, dat is verricht in vervolg op de Trajectnota/MER blijkt, dat 75% van het verkeer de A13/16 zal benutten in vergelijking met een situatie zonder tolheffing. In het GE scenario in 2030 en bij een toltarief gebaseerd op maximale inkomsten, trekt de Blankenburgverbinding zonder tol 97 000 mvt/etm. en met tol 54 000. De Oranjeverbinding zonder tol 52 000 mvt/etm. en met tol 26 000. De wederzijdse beïnvloeding van tolheffing op de A13/16 en NWO is niet significant.

76

Kunt u aangeven welke gevolgen tolheffing heeft op ontwijkgedrag van het woon-werkverkeer om deze dagelijkse kosten te vermijden? Heeft dit ook gevolgen op de verwachte dekking van de kosten uit de tolopbrengsten?

Bij tolheffing op een NWO zal een deel van het verkeer alsnog kiezen voor de gratis verbinding via de Beneluxcorridor. Bij aanleg van een Blankenburgtracé met tol zal voor de Beneluxtunnel nog steeds worden voldaan aan de reistijd streefwaarde uit de Nota Mobiliteit (reistijdfactor GE: 1,8). Bij een Oranjetunneltracé wordt niet meer aan deze norm voldaan (reistijdfactor GE: 2,3). Dit heeft geen gevolgen voor de verwachte dekking van kosten met tol, omdat dit reeds in de berekeningen is opgenomen.

77

Hoe gaat u, gelet op het feit dat...

- *Zowel de verkeerskundige berekeningen als de kostenbatenberekeningen van de NWO met tolheffing alleen zijn doorgerekend voor een scenario met hoge economische groei;*
- *Er is uitgaan van substantiële dekking van de kosten (25%) uit tolopbrengsten,*

...om met het scenario dat er geen of minder opbrengsten uit tolheffing worden verkregen?

Zie vraag 74b.

78

Is er onderzoek gedaan naar de bereidwilligheid van automobilisten en vrachtwagens om respectievelijk 2 euro en 6 euro tol te betalen voor de Blankenburgtunnel? Is dit ook meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten?

In het gebruikte verkeersmodel NRM 2011 is het gedrag van de reiziger en zijn reactie op o.a. financiële prikkels gemodelleerd. Dat geldt ook voor het effect van tol op de verkeersintensiteiten. Dit is dus meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten.

79

Wat zijn de aanvullende kosten in extra voorzieningen, wegverbredingen, wachttijden, personeelskosten en een bestuur- en toezichtorgaan voor de tolheffing?

Mijn uitgangspunt is dat de kosten voor tolinning niet meer dan 20% van de tolinkomsten bedragen. Bij de inkomsten is gewerkt met de netto ontvangsten. Verder is van wegverbreding en wachttijden ten gevolge van tolheffing geen sprake, aangezien van free-flow techniek gebruik gemaakt zal worden.

80

Kunt u aangeven in hoeverre de voorgenomen tolheffing bij twee van deze prioritaire projecten in de zuidvleugel strookt met het kabinetsbeleid om te investeren in de ontsluiting van brain-, main- en greenports?

De inkomsten uit tol maken deel uit van de bekostiging van deze investeringsimpuls in de Zuidvleugel. Zonder tol zou dat niet in dit tempo of met deze omvang mogelijk zijn. Daarmee geeft ik een impuls aan de bereikbaarheid in de Zuidvleugel van de Randstad, gericht op ondersteuning van de brain- main- en greenport, conform het kabinetsbeleid.

81

Kunt u aangeven of in de 2,5 miljard aan investeringen voor het Rijk de verwachte tolopbrengsten zijn meegenomen?

Ja. Bij brief op 7 december heb ik u geïnformeerd over de investeringsimpuls voor de Zuidvleugel van in totaal 2,8 mld. euro voor Haaglanden, NWO en A13-16. Bij de dekking van deze impuls is uitgegaan van een deel tolopbrengsten zoals in de brief staat vermeld.

82

Kunt u het rapport met de volledige kostendoorberekeningen van beide verbindingen (inclusief de wel en niet berekende aansluitingen en compenserende maatregelen) aan de Kamer doen toekomen?

Het rapport met gedetailleerde onderbouwing van de kostenraming is vertrouwelijk omdat dit aanbestedingsgevoelige informatie bevat. Ik kan u desgewenst daarover vertrouwelijk informeren.

83

- a. *Kunt u met de beantwoording van deze vragen het rapport, met de onderbouwing van de kostenraming waarnaar in het MKBA rapport wordt verwezen, naar de Kamer sturen en ter inzage geven aan de partijen die participeren in het Elverdingproces?*
- b. *Wat was de onderzoeksopdracht voor de opstellers van dit rapport?*
- c. *Is er voor alle vijf varianten op dezelfde wijze een kostenraming gemaakt of is de Blankenburgvariant gedetailleerder uitgewerkt?*

- a. Zie vraag 82
- b. Het opstellen van de kostenraming, conform de SSK systematiek.
- c. Voor alle varianten is de kostenraming op hetzelfde detailniveau en volgens dezelfde methodiek uitgewerkt.

84

Bent u bereid om alle rapporten waar u uw globale kostenschattingen op baseert aan de Kamer te doen toekomen?

Zie vraag 82.