

Lijst van vragen

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 Bandringa¹ 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?

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 Blankenburgtrace 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?*

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?*

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?

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?

6

Kunt u de consequenties van de mogelijke aanleg van de Blankenburgtunnel 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?

¹ Zie het bijgaande rapport «De boortunnel als aanvulling op de varianten voor de Blankenburgtunnel, een duurzame oplossing» d.d. 30 november 2011.

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?

8

Hoe heeft u uw voornemens om hoofdverbindingen in de Randstad 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?

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?

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?

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?

12

- a. Kunt u, gelet op het feit dat...
 - In het huidige onderzoek slechts de verkeerseffecten tot 2 030 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?

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?

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?

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?

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?

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?

18

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

25

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

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?

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?

28

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

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?*

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?*

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?*

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?

33

- a. *Herinnert u zich dat de variant «verbrede A13 + A13/16» is afgefallen 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?*

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?

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?*

36

- a. *Wat is uw reactie op de laatste Portway variant¹ (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?*

¹ Zie bijgaande brief van de heer Bos d.d. 5 december 2011 inzake de Budgetversie Portway Rotterdam.

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

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?

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?

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

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?

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?*

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?*

44

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

45

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

46

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

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?

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 toteen vergelijking waarin de ontlasting van het Beneluxcorridor centraal staat?

49

- a. *Bent u bekend met de dragende elementen van een verkenningsfase «nieuwe stijl» zoals die volgens het advies 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?*

50

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

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 Blankenburg-tunnel;*

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

52

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

53

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

54

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

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?

56

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

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 Stadsgewest Haaglanden? Is het tevens juist dat in dit plan de benodigde grond is berekend en is gereserveerd voor de aanleg van Oranjetunnel + A54?

58

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

59

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

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?¹

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?

62

Kunt u aangeven 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?

¹ Zie ook de schriftelijke inbreng van het College van Rijksadviseurs ten behoeve van het rondetafelgesprek van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 29 september 2011 over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Deze inbreng is openbaar beschikbaar via:
<http://www.collegevanrijksadviseurs.nl/nieuws-agenda/nieuwsberichten/enkel-bericht/nieuws/nieuwe-westelijke-oeververbinding-nwo/>.

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?*

64

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

65

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

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?

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?

68

Kunt u de 150 miljoen euro voor inpassing onderbouwen? Klopt het dat dit gebaseerd is op het feit dat de variant Krabbeplas-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 Krabbeplas West «100 mln duurder is»?

69

- a. Indien toch voor het tracé Krabbeplas-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 dicht 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 Krabbeplas-West en een goed ingepast tracé Krabbeplas-Oost?*

70

Kunt u aangeven hoe het kan dat in het onderzoek van projectorganisatie NWO alleen wordt gesproken van geluidsmitigerende maatregelen voor de variant Krabbeplas-Oost en dat in uw onderbouwing voor het

voorkeursbesluit NWO ook gesproken wordt over geluidsmitigerende maatregelen voor de voorkeursvariant Krabbeplas-West? Kunt u hierbij ook aangeven wat deze maatregelen kosten en of deze wettelijk vereist zijn?

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 Krabbeplas? Welke historische boerderijen en welke recreatieve voorzieningen zullen moeten wijken of op zijn minst aangetast worden?

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?

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?

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?*

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?

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?

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?*

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?

79

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

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?

81

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

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?

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?*

84

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