

LIJST VAN VRAGEN

1

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

2

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

3

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

4

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

5

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

6

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

7

- a. *Kunt u bevestigen dat de MKBA van de MIRT verkenning «Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar» niet aan de Tweede Kamer is toegestuurd?*
- b. *Onderkent u dat door het ontbreken van inzicht in de MKBA van de MIRT-verkenning niet beoordeeld kan worden of de NWO de beste oplossing vormt voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen ten opzichte van andere mogelijke maatregelen?*
- c. *Bent u bereid om de MKBA van de MIRT verkenning «Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar» alsnog aan de Tweede Kamer toe te sturen?*

8

- a. *Bent u bekend met de Strategienota Transport (White Paper 2011: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system) die de Europese Commissie op 28 maart 2011 heeft aangenomen?*
- b. *Hebt u deze «white paper» betrokken bij het opstellen van de concept Ontwerp Rijksstructuurvisie?*
- c. *Kunt u van de volgende drie belangrijke onderwerpen uit de genoemde «white paper» aangeven of deze een rol hebben gespeeld bij de prioritering van oplossingsrichtingen in de MIRT verkenning: 1. modal-shift voorstellen; 2. prijsbeleid; 3. beleid om alternatieve brandstoffen te gaan toepassen in transport.*

9

- a. *Kunt u aangeven wat de effecten zijn voor respectievelijk het verkeerssysteem, de maatschappelijke baten, de regionale economische ontwikkeling en eventuele tolopbrengsten van de variant Oranjetunnel, indien – aansluitend op deze tunnel – gekozen wordt voor een Veilingroute met vrije verkeersafwikkeling, tot aan de aansluiting A4, door middel van toepassen van ongelijkvloerse kruisingen in plaats van overbelaste rotondes en geregelde kruispunten.*
- b. *Kunt u ditzelfde doen voor de variant Blankenburgtunnel?*

10

- a. *Bent u zich ervan bewust dat de 25 miljoen die u ter beschikking heeft gesteld voor inpassing hooguit de helft bedraagt van wat nodig is om de door regio gewenste overkluizing bij de Zuidbuurt te bekostigen, nog los van het feit dat er ook geld nodig is om natuur en landschap waar mogelijk te redden?*
- b. *Onderkent u dat uw bestuurlijke voorkeur daarmee niet volledig voldoet aan de randvoorwaarden uit het regionale bestuurlijke advies doordat de overkapping ter hoogte van de Zuidbuurt geen deel uitmaakt van de bestuurlijke voorkeur en vanwege het feit dat hiervoor niet het benodigde budget van 50 miljoen voor beschikbaar is?*
- c. *Wat is de reden voor het feit dat er onvoldoende budget is opgenomen om een overkluizing mogelijk te maken ter hoogte van de Zuidbuurt?*
- d. *Gaat u ervan uit dat de regio de rest zelf bijpast en vindt u het terecht decentrale overheden voor een dergelijk bedrag aan te slaan, terwijl zij deze weg nota bene fel bestrijden?*
- e. *Is de 25 miljoen, die voor aanvullende maatregelen gereserveerd is, bedoeld om recht te doen aan natuur en recreatieve waarden in het gebied, of kan dit bedrag ook ten behoeve van inpassingmaatregelen aangewend worden?*
- f. *Bent u bereid het budget te vergroten om wel aan de randvoorwaarden van de regionale overheden te voldoen?*

11

*Kunt u aangeven wat de mogelijkheden zijn om Vlaardingen te voorzien van een aansluiting op de NWO ten behoeve van het Zuiden van Vlaardingen en de industrie- en bedrijfsterreinen, zodat de verkeersdruk op Vlaardingen van en naar de A20 door de gemeente, onder andere op de route Marathonweg, flink zal verminderen? Wat zijn de meerkosten van een extra aansluiting van Vlaardingen op de NWO?
Op grond van welke overwegingen heeft u de raming voor de zinktunnel (de voorkeursvariant) naar beneden bijgesteld? Bent u de risico's anders gaan inschatten? Zo ja, waarom?*

12

- a. *Hoeveel bedroeg de oorspronkelijke risicoreservering en hoe groot is die nu?*
- b. *Acht u het gezien eerdere ervaringen met grote infrastructuurprojecten verstandig deze risicoreservering te beperken? Met andere woorden, rekent u zich niet gewoon rijk?*
- c. *Betekent het verlagen van de risicoreservering waardoor de kostenschatting is bijgesteld van 1,2 naar 1,0 miljard, dat het risico op budgetoverschrijding aanzienlijk kleiner is geworden ten opzichte van vier maanden geleden?*
- d. *Kunt u nog eens uitleggen wat precies de consequenties zijn van de lagere risicoreservering als in de uitvoering de nu geprognosticeerde (en gedaalde) investeringskosten tóch tegenvallen?*
- e. *Kunt u de kosten van de vijf beoordeelde varianten nog eens op een rij zetten, nu nadere gegevens een lagere risicoreservering voor de door u voorgestelde variant mogelijk maken? Wordt daarmee alleen de Blankenburgtunnel Krabbeplass-West 200 miljoen goedkoper of worden andere varianten ook goedkoper? Zo ja, hoeveel?*

13

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

14

- a. *Is de tologpave naar beneden bijgesteld, zoals u in uw brief suggereert, of bedraagt deze nog steeds 300 miljoen, zoals in de concept ontwerp Rijksstructuurvisie op pagina 14 wordt aangegeven?*
- b. *Hoe verhoudt de 300 miljoen zich tot de mededeling in uw brief over het naar beneden bijstellen van de tol?*
- c. *Kunt u aangeven hoe groot de tologpave nu daadwerkelijk is?*

16

- a. *Onderschrijft u dat de netto contante waarde van de investeringen sneller terugloopt dan de baten gedurende vijf jaar uitstel van de investeringen in de Blankenburgtunnel Krabbeplass West en uitstel dus economisch gunstiger is?*
- b. *Onderkent u dat economische effecten een grote rol spelen in de afweging over de NWO?*

17

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

18

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

19

- a. *Hoeveel extra verkeer zal er langs de A20 rijden als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel en welke gevolgen heeft dat op de luchtkwaliteit langs de A20 en op welke wijze kunt u er voor zorgen dat binnen de fijnstofnormen wordt gebleven?*
- b. *Kunt u aangeven wat de mogelijke oplossingen zijn om de te verwachten verkeersproblemen op de A20 en het Kethelplein als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel te verhelpen?*

20

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

21

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

22

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

23

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

24

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

25

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

26

- a. *Onderschrijft u dat het onderzoeksuitgangspunt in het onderzoek naar de ongebruikte wisselstrook in de Beneluxtunnel – het onmiddellijk na de tunnel laten invoegen van de wisselstrook op de bestaande rijstroken – per definitie nooit tot een verbetering van de doorstroming op de Beneluxcorridor kan leiden?*
- b. *Kunt u aangeven waarom een dergelijk onderzoeksuitgangspunt is gehanteerd?*

- c. *Onderschrijft u dat openstelling van de wisselstrook alleen zinvol is als deze tot aan beide knooppunten aan beide zijden van de Beneluxcorridor wordt opengesteld?*
- d. *Onderkent u dat openstelling van een volwaardige wisselstrook een verlichting geeft van de knelpunten in de Beneluxcorridor?*

27

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

28

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

29

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

30

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

31

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

32

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

33

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

34

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

35

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

36

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

37

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

38

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

39

- a. *Onderschrijft u dat aan de beschermde natuur ernstige schade wordt toegebracht doordat Blankenburgtunnel variant Krabbeplass West het EHS-gebied de Rietputten doorkruist?*
- b. *Hoe kunt u uw stelling onderbouwen dat de negatieve effecten op geluid en natuur voor de Blankenburgvariant goed te mitigeren en compenseren zouden zijn? Hoe en waar gaat u dat doen en wat kost dat extra?*
- c. *Hoe hebt u de conclusie dat het negatieve effect van de Blankenburgtunnel op planten en diersoorten van de zogenaamde rode lijst nog groter is dan gedacht meegewogen in uw besluit, in de wetenschap dat het aantal planten en diersoorten in Nederland nog altijd dalende is, zulks in strijd met Europese afspraken?*
- d. *Hebt u, los van de waarde die u zelf hecht aan het verdwijnen van planten- en diersoorten, ook een inschatting gemaakt van de juridische risico's van het moedwillig vernietigen van planten en diersoorten die op de rode lijst staan? Zo ja, wat was de uitkomst daarvan?*
- e. *Deelt u de mening dat het onderscheidende effect met betrekking tot de effecten op rode lijstsoorten dat, in tegenstelling tot de concept rapporten, in de recente rapporten wel aan de orde komt de*

negatieve effecten van de Blankenburgtunnel nog groter maakt dan oorspronkelijk gedacht?

- f. *Onderschrijft u dat in eerste plaats negatieve effecten op beschermde natuur (EHS) voorkomen zouden moeten worden door het minst schadelijke alternatief te kiezen?*
- g. *Heeft u reeds een voorstel voor compensatie van schade aan de natuur aangezien in de concept ontwerp Rijksstructuurvisie al wordt vastgesteld dat de schade goed te compenseren is?*
- h. *Zal deze compensatie conform het nabijheidsbeginsel van de spelregels EHS in Midden-Delfland plaats gaan vinden?*

40

- a. *Bent u bekend met het onderzoek dat Natuurmonumenten door Triple-E heeft laten uitvoeren naar de kwantitatieve waarde van het Midden-Delfland gebied?*
- b. *Zijn de effecten die worden beschreven in dit onderzoek (daling van huizenprijzen, teruglopen van gebiedsgerelateerde inkomsten van bedrijven, et cetera) meegenomen in de MKBA? Zo ja, op welke wijze?*

41

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

42

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

- a. *natuurcompensatie voor de Rietputten en weidevogelgebied;*
- b. *invulling van de geluidsmitigatie rekening houdend met de kwaliteit van het landschap;*
- c. *recht doen aan de landschappelijke kwaliteit en een meerwaarde creëren voor recreatieve functie (o.a. bij de Krabbeplas) door watercompensatie;*
- d. *herstel van langzaam verkeerroute bij Oeverbos;*
- e. *handhaving huidige functie Maassluisdijk;*
- f. *zoveel mogelijk compenseren van recreatieve functies van het Oeverbos, Krabbeplas, recreatieve routestructuren (wandelen, fietsen en ruiters) en recreatieve functies;*
- g. *de fietsroute ten noorden van het spoor herstellen;*
- h. *landschappelijke inpassing wegmeubilair, valschermen en verlichting;*
- i. *bereikbaarheid van het gebied voor recreanten;*
- j. *onderzoeken van de mogelijke functie van de tunnel voor openbaar vervoer, langzaam verkeer, P+R bij de Hoekselijn, vrachtwagenparken en carpoolen?*

43

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

44

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

45

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

46

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

47

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

48

- a. *Klopt het dat in de tunnelrichtlijn Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels (Rijkswaterstaat juli 2008) is opgenomen dat het om geografische redenen in uitzonderingsgevallen toegestaan is splitsingen en samenvoegingen in de tunnel te leggen, maar dat dan wel aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals tijdige bewegwijzering en strookafsplitsing en goede verlichting?*
- b. *Deelt u de mening dat de voorgestelde semi-kanteldijk, de korte aansluiting op de A15 en de maatschappelijke relevantie van de boortunnel reden zijn om van een uitzonderlijke situatie te spreken?*

49

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

50

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

51

- a. *Waarop baseert u de stelling dat in het voorstel van de heer Bandringa de leidingenstrook met 7 meter zou moeten worden verhoogd?*
- b. *Klopt het dat deze verhoging helemaal geen onderdeel is van de laatste versie van het plan d.d. 20 februari 2012?*
- c. *Klopt het dat dit plan uitgaat van het leggen van de leidingen in een betonnen bak op de huidige plaats en dat slechts een enkele leiding moet worden verlegd en dat er daarmee dus ook niet een risico is op een fors langere doorlooptijd?*

52

- a. *Kunt u de hellingshoeken van de laatste versie van het ontwerp van de heer Bandringa toetsen aan de nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen uit 2008 en per helling aangeven of daaraan wordt voldaan?*
- b. *Klopt het dat elke helling uit zijn voorstel daaraan voldoet (hellingen tot 4,5%, helling uit de tunnel van 4,2% nauwelijks steiler dan die van de afgezonken tunnel die 4,0% is)?*

- c. *Klopt het dat de enige helling die duidelijk groter is, namelijk die van de verbindingsboog naar de tunnel vanuit de Maasvlakte, nog steeds voldoet aan de nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen?*
- d. *Waarom stelt u hogere eisen dan degenen zijn opgenomen in de ontwerprichtlijn?*
- e. *Deelt u de mening dat het ingediende plan technisch wel haalbaar is met betrekking tot de hellingpercentages?*

53

- a. *Klopt het dat het Hoogheemraadschap Delfland medio 2011 heeft aangeboden de waterbeveiliging met het NWO-team te bespreken en dat het NWO-team er wegens tijdsgebrek van af heeft gezien?*
- b. *Hoe past deze houding binnen de Elverding-aanpak?*
- c. *Bent u bereid dit overleg alsnog te starten en te spreken over de voorgestelde semi-kanteldijk in combinatie met coupurekering, de aanvaardbare hoogte van een kanteldijk in de polder en de kans op calamiteiten bij een diepliggende boortunnel met een wetenschappelijk onderbouwing van schade en effecten?*

54

- a. *Hoe is het mogelijk dat u nu tot de conclusie komt dat een boortunnel haalbaar is voor 1 tot 1,2 miljard terwijl alle varianten van een boortunnel in het Elverding proces eerder zijn afgefallen omdat deze op circa 2 miljard zouden uitkomen?*
- b. *Welke conclusies trekt u hieruit voor andere complexe Elverding-projecten? Deelt u de mening dat berekeningen los van alle onzekerheden die er op dat moment nog zijn op het moment van trechtering dusdanig betrouwbaar moeten zijn dat varianten niet onterecht op grond van kosten in de Elverding-trechtering kunnen afvallen?*

55

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

56

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

57

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

58

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