

Vraag 1

**Het is volstrekt onduidelijk of de verkeersintensiteiten juist zijn die worden gehanteerd bij de studie NWO. Idem bij de studie A13/A16 en A4 Delft-Schiedam.**

1. Onderstaand een citaat uit blz 1 en 2 van "Verslag van infoavond over A13/A16 \* op 7 december 2010 voor leden van de (deel)gemeenteraden. Locatie Gemeentehuis Rotterdam ". Verslag is opgesteld door een extern bureau in opdracht van Stadsregio Rotterdam.

"Sjoerd Bosman, directeur Verkeer en Vervoer van de Stadsregio, presenteerde cijfers die een drastische vermindering van de verkeersintensiteit ... voorspellen. .... PvdA-raadslid Leo Bruijn (Rotterdam) zei **de cijfers niet te kunnen rijmen met de cijfers die onlangs werden gepresenteerd in het licht van de aanleg van een nieuwe Maasoeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel (Blankenburgtunnel)**. Die cijfers spreken juist van een grote toename van verkeersintensiteit (in 2030). Ook andere raadsleden merkten op dat de cijfers die Bosman liet zien, nogal arbitrair zijn. De directeur Verkeer en Vervoer zal de raadsleden nieuwe cijfers doen toekomen 'met alles erop en eraan'." Einde citaat.

\* Bij de studie NWO is verondersteld dat de A13/A16 reeds zal zijn aangelegd. Ook van de A13/A16 dient dus ook alles direct openbaar te worden; anders kan de huidige studie NWO niet eens doorgaan. Daarom is het volgende van belang.

2. De Rotterdamse wethouder Vervat schrijft in zijn brief van 1 oktober 2009 aan de gemeenteraadscommissie ESMV dat het Bevoegd Gezag gebruik maakt in de Trajectnota MER A13/A16 van augustus 2009 van het NRM rekenmodel maar vult aan: dit "is minder geschikt voor het in beeld brengen van effecten op het onderliggende wegennet..... Om die reden is er aanvullend onderzoek verricht met hulp van het daarvoor meer geschikte regionale RVMK model. ... Mede om die reden wordt het Bevoegd Gezag verzocht (door Rotterdam) om de resultaten (van het RVMK model) te betrekken in de verdere afweging".

Ondergetekende: **het blijkt uit de brief echter dat er onaanvaardbaar grote verschillen zijn tussen de twee voorgestelde rekenmodellen**. Uit de brief enkele voorbeelden in het referentiejaar 2020, waarbij is verondersteld dat de A4 MD is aangelegd. Als dan de A13/A16 in 2020 in bedrijf komt is de verkeersafname volgens de brief: op de A20 (tussen Terbregseplein en Crooswijk) 5-10 % (NRM) of 30-35 % (RVMK). In Rotterdam op de Molenlaan 5-20 % (NRM) of 15-55 % (RVMK) en op de Gordelweg 20-25 % (NRM) en 0-5 % (RVMK). **Het is volstrekt onduidelijk welk model bruikbaar is. (Wellicht beide niet). En welke gegevens daaruit kunnen worden gebruikt bij de studie NWO.**

Vraag 1A

Heeft het zin een studie NWO en A13/A16 voort te zetten als de juiste verkeersintensiteiten niet bekend zijn?

Vraag 1B

Verzoek om onmiddellijke toezending van alle op of omstreeks 7 december 2010 gepresenteerde verkeersintensiteiten en eventueel andere die voor de studie NWO en A13/A16 van belang zijn;

inclusief de toelichting die gegeven is naar aanleiding van de vragen van de diverse raadsleden verklaring waarom de cijfers onderling zo verschilden.

3. Op de hoorzitting over de A13/A16 op 29 november 2005 moest de projectleider A13/A16 op mijn vraag meedelen dat hem niet bekend was hoeveel verkeer in 2020 bij aanleg A13/A16 (en A4 MD) over de A13 zou gaan tussen Overschie en Delft Noord. Ik deelde mee dat dit zoveel was dat de aanleg A13/A16 alleen zinvol was als de A13 van Overschie tot Delft Noord zou worden verbreed. Op mijn voorstel (gesteund door de aanwezigen) belegde de projectleider een extra bijeenkomst op 7 december 2005 om antwoord te kunnen geven op mijn vraag. In die tussentijd verzocht ik Rijkswaterstaat per mail hem volledig te informeren. Op deze vervolgbijeenkomst kon de projectleider opnieuw geen antwoord geven.

**Let op:** alle informatie was al 10 maanden eerder, in januari 2005 bij Rijkswaterstaat bekend.

Op A13 Delft – Delft Noord in 2020 bij aanleg A 4 MD 186.020 mvt/etmaal [2], 25.000 méér dan in 2002 geteld; in 2020 bij aanleg A 4 MD + A13/A16 198.078 mvt/etmaal [3], 37.000 méér dan in 2002 geteld. In 2002 (basisjaar studie A4 ) geteld 161.057 mvt/etmaal [1].

[1] Jaarboek 2002 Verkeersgegevens Rijkswegen Z.-H. van RWS bijlage blz 2.

[2] Trajectnota MER Modelberekeningen RWS/DHV 24 januari 2005 bijlage 1: var.(iant) 1.

[3] idem: var.(iant) 7.

#### Vraag 1 C

Waarom mocht Rijkswaterstaat eind 2005 geen antwoord geven als de verkeersintensiteiten op de A13 toen al 10 maanden bekend waren?

4. Op de bijeenkomst over de A13/A16 op 13 december 2011 (zes jaar na de hoorzitting in 2005) georganiseerd thans door (Stadsregio) Rotterdam moest de projectleider mij nog steeds het antwoord geven: ik weet niet hoeveel verkeer er over de A13 bij Delft gaat. Thans met zijn toevoeging: dit zal worden uitgerekend. Rijkswaterstaat bezit die nieuwe intensiteiten op dat moment dan al ruim twee jaar (!); met inmiddels veel lagere cijfers in 2020 maar nog steeds meer dan in 2002 is geteld; dus de A13 moet nog steeds worden verbreed bij aanleg A13/A16.

Let op: op A13 Delft Centrum – Delft Noord in 2020 bij aanleg A 4 MD 163.000 mvt/etmaal [4], 2.000 méér dan in 2002 geteld [1]; in 2020 bij aanleg A 4 MD + A13/A16 163.000 mvt/etmaal [4], 2.000 méér dan in 2002 geteld [1]. (In 2006 ! geteld 165.000 mvt/etmaal [4])\*.

\* De files nemen op de A13 toe, daarom gaat er volgens Rijkswaterstaat bij aanleg A4 MD of A13/A16 in 2020 2.000 mvt/etm minder dan in 2006 is geteld.

[4] Trajectnota/MER Stap 2 A4, Deelrapport Verkeer, april 2009, tabel 4.1. en 6.2

#### Vraag 1 D

Waarom mocht Rijkswaterstaat december 2011 opnieuw geen antwoord geven terwijl de ‘herziene’ verkeersintensiteiten op de A13 toen al ruim twee jaar bekend waren?

#### Vraag 1 E.

In de Brede Herwaardering van begin vorig jaar heeft Rijkswaterstaat de A13/A16 als eerste te schrappen project bij het ministerie VenW aangewezen en openbaar gemaakt, ter bezuiniging. Wat waren de redenen die Rijkswaterstaat daarvoor op heeft gegeven. Waarom is desondanks de studie A13/A16 niet geëindigd.

-----  
Overige vragen over NWO

## Vraag 2

Wat is de reden dat thans ruim vier jaar na de opdracht (in november 2007) door de minister VenW voor de studie NWO de verkeersintensiteiten nog steeds niet beschikbaar zijn. Mede gezien de omstandigheid dat de studie NWO in de CHW moest worden opgenomen om vertraging in de studie te voorkomen. Waarom konden de betrokken gemeenten vorig jaar juni geen advies uitbrengen over hun NWO-voorkeur omdat toen de daarvoor benodigde informatie niet werd verstrekt, terwijl dit om hun advies dwingend was gevraagd door de minister VenW. Is deze gang van zaken niet een reden om de NWO uit de CHW te halen. Wat zijn de verkeersintensiteiten die bij het ministerie beschikbaar waren in juni 2010 en thans beschikbaar zijn/komen en wat zijn de onderlinge verschillen.

## Vraag 3

Is het juist dat in Randstad Urgent door de minister VenW als NWO is opgenomen de Oranjetunnel en niet de Blankenburgtunnel? Wat was daarvan de reden?

## Vraag 4

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 unaniem ca 10 jaar geleden is aangenomen is door alle toenmalige Westlandse Gemeenten en door Stadsgewest Haaglanden. En dat in dit Plan de benodigde grond is berekend en is gereserveerd voor de aanleg van Oranjetunnel + A54.

## Vraag 5

Is het juist dat bij aanleg van de Blankenburgtunnel alle wegverkeer van en naar de Maasvlakte alleen kan gaan over het weggedeelte A15 - Beneluxplein en van en naar Veilingen in het Westland vanuit en naar het oosten en zuiden alleen kan gaan over het weggedeelte A20 – Westerlee. Is het juist dat bij aanleg Oranjetunnel met of zonder A54 voor deze twee weggedeelten vervangende wegvakken zijn op de andere oever. En dat daardoor de Oranjetunnel met of zonder A54 een robuuster wegennet creëert dan de Blankenburgtunnel.

## Vraag 6

Is het juist dat met de Oranjetunnel + A54 de Tweede Maasvlakte en de Veilingen in het Westland via het Prins Clausplein een verbinding hebben in noordelijke en oostelijke richting en dat dit een vervanging is van de route via Beneluxtunnel en A4 MD naar Prins Clausplein en de Oranjetunnel + A54 daarmee een robuust wegennet creëert. Dit in tegenstelling tot de Blankenburgtunnel. Als de verbinding Kethelplein –Prins Clausplein is geblokkeerd via de Beneluxtunnel dan blijft deze route ook geblokkeerd bij een aangelegde Blankenburgtunnel.

## Vraag 7

Is het juist dat met de Oranjetunnel + A54 een betere spreiding van het verkeer tussen de regio's Den Haag en Rotterdam wordt bereikt (onder andere door de verbinding via de zuidelijke uitvalsweg van Den Haag) dan met de Blankenburgtunnel. En de Oranjetunnel met A54 daardoor een robuuster wegennet creëert dan de Blankenburgtunnel.

## Vraag 8

Verzoek om met een dynamisch rekenmodel het Kethelplein en de bij Vlaardingen te verbreden A20 te berekenen, bij aanleg Blankenburgtunnel. En op te geven de duur van de eventuele files.

Toelichting: Bij de studie A4 MD is door ondergetekende ruim een jaar lang de onderbouwing met verkeersintensiteiten gevraagd waarom al bij voorbaat het alternatief Verbrede A13 + A13/A16 af zou vallen omdat dit alternatief te duur zou zijn vanwege de daarbij volgens Rijkswaterstaat benodigde ombouw van kpt Ypenburg . Toen deze verkeersintensiteiten uitlekten bleek dat er in het geheel geen ombouw van dit kpt Ypenburg nodig was; de minister sprak van een omissie. Bij de studie NWO is slechts met een statisch model uitgerekend of de ombouw van het Kethelplein, noodzakelijk bij aanleg van de A4, ook voldoende zou zijn bij aanleg van Blankenburgtunnel en verbreding A20. Ook nu is al meer dan een jaar mijn vermeld verzoek niet gehonoreerd.

#### Vraag 9

Gezien de onzekerheden is het noodzakelijk dat ook een studie wordt uitgewerkt van de NWO zonder dat de A13/A16 zal zijn aangelegd.

Toelichting; zie vraag 1. In de studie NWO is verondersteld dat de A13/A16 zal zijn aangelegd. Volgens de planning van de minister zal de A13/A16 in 2020 gereed zijn en de NWO ver vóór die datum. Voor de A13/A16 is echter nog steeds niet het benodigde bedrag voor aanleg beschikbaar; er is geen enkele zekerheid dat de benodigde 245 miljoen aan tolgeld wordt verkregen evenmin de benodigde bijdrage van 100 miljoen euro van (Stadsregio) Rotterdam. Ook is na 7 jaar studie nog geen oplossing beschikbaar voor de problemen die de A13/A16 veroorzaakt op het A13 wegvak tussen Delft Noord en aansluiting A13/A16 op A13. Zijn deze problemen onoplosbaar dan moet de A13 worden verbreed met geschatte kosten van 1 miljard euro. Zolang dit bedrag niet beschikbaar is kan de A13/A16 niet worden aangelegd. En indien wél beschikbaar, blijft de vraag: of aanleg van de A13/A16 met de te verbreden A13 enige zin heeft, omdat beide uitkomen op kpt Ypenburg en Prins Clausplein die volgens Rijkswaterstaat en Haaglanden bij aanleg A4 Delft-Schiedam in onaanvaardbare files staan. Zie ook vraag 1 E.

#### Vraag 10

Is het juist dat bij de studie A4 geen rekening is gehouden met de verkeerstoename op de A4 MD, Kethelplein en in de Beneluxtunnel die wordt veroorzaakt door de door de minister te zijner tijd gewenste A4 Zuid. Wat is hiervan de reden. Is het juist dat bij aanleg van de A4 Zuid de congestie op alle drie toeneemt. En bij aanleg van de Blankenburgtunnel de congestie bij aanleg A4 Zuid erger is op A4 MD en op Kethelplein dan zonder aanleg A4 Zuid.

#### Vraag 11

Het is noodzakelijk 1) dat bij alle te verrichten studies: NWO, A13/A16 enz de meest recent getelde verkeersintensiteiten (zijnde het basisjaar) worden vermeld, en die worden verwacht in het jaar 2020 en in het jaar 2030 en dat bij al die studies hetzelfde rekenmodel wordt gebruikt; 2) met het te gebruiken rekenmodel ook de verkeersintensiteiten *worden berekend voor het basisjaar* en wordt aangegeven wat de verschillen zijn van de op deze wijze *berekende* intensiteiten met de in dat basisjaar *getelde* intensiteiten en of deze verschillen wel of niet aanvaardbaar zijn; 3) dat ook de vergelijking wordt gemaakt qua milieu enz. enz. van de jaren 2020 en 2030 met de situatie in het basisjaar; 4) dat analoog als bij 3) ook de I/C waarde; reistijden ochtendspits en avondspits; reistijdverhouding; voertuigverliesuren enz in het basisjaar zijn vergeleken met die in 2020 en met die in 2030, met vermelding van de daaruit te trekken conclusies.