



Aan het college
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam

Schriftelijke vragen over verouderde verkeersprognoses A13/A16

Rotterdam, 27 mei 2013

Geacht college,

Uit recente verkeersprognoses van de RAI vereniging, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland blijkt dat er op de snelwegen rond Rotterdam een forse daling van het autoverkeer plaatsvindt. Dat vergt in onze ogen een heroverweging van het standpunt over de aanleg van de A13/A16, dat gebaseerd is op verouderde verkeersprognoses waarbij nog werd uitgegaan van een groei van het autoverkeer met 60 procent.

De belangenvereniging van de Rijwiel -en Automobielenindustrie (RAI) schrijft in mei 2013 in haar visie *Trends in Mobiliteit 2030*: 'De groei in autogebruik neemt af, gebruik van andere vervoersmiddelen neemt toe.' Uit de Mobiliteitsbalans van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat sinds 2005 sprake is van een stagnatie van de groei van het autoverkeer. De stagnatie is begonnen drie jaar vóóordat de economische recessie begon en lijkt vooral ingegeven te zijn door ander mobiliteitsgedrag van de jongere generaties.

Cijfers van de provincie en Rijkswaterstaat (Jaarboek Verkeer Rijkswegen Zuid-Holland) laten zien dat de trendbreuk juist in Zuid-Holland en Rotterdam zichtbaar is, met gemiddeld 3,5 procent minder verkeer op de snelwegen rond Rotterdam in de periode 2007-2010. Uitzondering op de regel is de A15, waar het vrachtverkeer vanuit de haven blijft groeien. De provincie Zuid-Holland schrijft in 2012 in haar monitor van het Provinciale Verkeer en Vervoer Plan (PVVP): 'Landelijk is de totale mobiliteit in de periode 2004-2010 met 5% afgenomen, terwijl in Zuid-Holland sprake is van een daling van 14%. Dit geldt vooral voor het gebruik van de auto.' In de Stadsregio Rotterdam nam de totale mobiliteit in de periode 2004 tot en met 2010 zelfs met twintig procent af. Op de Doenkade was de afname van verkeer op werkdagen afhankelijk van de locatie tussen de 5 en 10%. Reden te meer voor de provincie om haar Provinciale Verkeers- en Vervoersplan met de veelzeggend verouderde titel 'Beheerst Groeien' (met een looptijd tot 2020) te herijken. 'De inhoud is verouderd', schrijft de provincie in haar startnotitie Beleidsvisie Mobiliteit 2030. 'De focus is verschoven van het *beheersen* van de mobiliteitsgroei naar het realiseren van een *stabiele* toekomstvaste bereikbaarheid.'

Kortom, de groei prognoses waarop de snelwegplannen voor de A13/A16 zijn gebaseerd zijn dringend aan een update toe. GroenLinks vindt het verstandig om nut en noodzaak van de A13/A16 daarom opnieuw te bekijken en daarbij niet uit te gaan van verouderde prognoses met een hoge groei van automobiliteit, maar juist van verschillende prognoses, gekoppeld aan lage, middelmatige en hoge economische groei in combinatie met veranderend mobiliteitsgedrag.

Ook Rijkswaterstaat zelf gaat uit van een afvlakking van de groei van het autoverkeer, in casus stagnatie. In Zuid-Holland is de filezwaarte in 2011 met vier procent gedaald t.o.v. 2010, waarmee de filezwaarte in dat jaar de laagste is sinds 2004. Het Planbureau voor de Leefomgeving schrijft in de Balans van de Leefomgeving 2012 dan ook: 'Gezien de afvlakkende groei van de automobiliteit en de onzekerheid over hoe de ontwikkeling van de

automobiliteit zich op de middellange termijn zal ontwikkelen, is het aanleggen van extra infrastructuur vaak riskant.'

1. *Heeft u kennisgenomen van de recente verkeerscijfers van onder andere het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en de Provincie Zuid-Holland? Zo ja, herkent u zich in de trendbreuk die daarin zichtbaar worden?*
2. *Bent u het met ons dat het besluit over aanleg van de A13/A16 is genomen op grond van verouderde groeiprognoses van de automobiliteit? Zo nee, waarom niet?*
3. *Hoe kijkt u anno mei 2013 aan tegen de bereikbaarheidsknelpunten die door Rotterdam Vooruit zijn opgesteld op grond van het achterhaalde EC-groei-scenario (stijging autoverkeer van 60% in 2020 t.o.v. 2000)?*
4. *Hoe beoordeelt u de constatering van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het aanleggen van nieuwe infrastructuur 'riskant' is?*
5. *Bent u het met ons eens dat het wenselijk is de huidige plannen voor de A13/16 opnieuw te bekijken in het licht van realistische prognoses over de ontwikkeling van het autoverkeer? Zo nee, waarom niet?*
6. *Bent u bereid om er bij de minister op aan te dringen om nut- en noodzaak van de A13/A16 grondig te herzien op basis van de nieuwe verkeersprognoses? Zo nee, waarom niet?*

Ook voor de Beneluxtunnel geldt dat het aantal verkeersbewegingen al een aantal jaren daalt, blijkt uit een serie jaarcijfers van Rijkswaterstaat.

7. *Bent u bereid om ook andere infrastructurele plannen dan de A13/A16 te herijken n.a.v. de nieuwe verkeerscijfers en dito prognoses? Zo nee, waarom niet?*
8. *Bent u eveneens bereid om visiedocumenten over de bereikbaarheid van de regio te herijken en aan te passen aan nieuwe lagere prognoses? Zo nee, waarom niet?*

Op basis van de inmiddels verouderde variantennota heeft Rijkswaterstaat een aantal jaren geleden een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) gemaakt voor de A13/16. Tot verbazing van GroenLinks is dit document nooit toegevoegd aan de stukken ter bespreking van de snelwegplannen, waardoor deze oude MKBA in de besluitvorming geen rol heeft gespeeld. GroenLinks heeft er onlangs alsnog de hand op weten te leggen.

Rijkswaterstaat trekt in de verouderde MKBA de conclusie dat het rijk gedurende de eerste 100 jaar na ingebruikname van de weg de investering terugverdiend, gerekend in voornamelijk vermindering van voertuigverliesuren. De inmiddels veel gebruikte WLO-scenario's (Welvaart en Leefomgeving) van het CPB zijn in deze MKBA niet doorgerekend, omdat dit destijds onmogelijk was met het beschikbare verkeersmodel. Zoals Rijkswaterstaat zelf schrijft zou het gebruik van het WLO-scenario 'leiden tot andere te verwachte ontwikkelingen in inwoneraantallen, arbeidsplaatsen en inkomen. Deze factoren zijn op hun beurt medebepalend voor de omvang en samenstelling van het verkeer, en daarmee bepalend voor de richting en omvang van de effecten.' Ook geeft Rijkswaterstaat zelf aan dat 'mobiliteitsgroei zich niet eenduidig laat vertalen in bereikbaarheidsbaten'.

De intrinsieke waardevermindering van de natuur blijft bovendien buiten beschouwing in de verouderde MKBA. Ook is voor de A13/16 nog geen gevoeligheidsanalyse gedaan voor prijsbeleid. In de samenvatting staat dat er nog geen vuistregels bestaan om het effect van prijsbeleid te bepalen. Deze effecten zouden later in een aanvullende notitie worden gepresenteerd. Dat eventuele tweede document is ons echter niet bekend en is mogelijk nooit opgesteld vanwege het afserveren van het zogenoemde rekeningrijden. Op basis van een verouderd idee over tolheffing op zowel A13/A16, A20 en A13 bij Overschie zijn wel cijfers opgenomen in de oude MKBA. Deze blijken echter achterhaald doordat alleen op de A13/16 tol geheven zal gaan worden. Het al dan niet heffen van tol op de diverse wegen kan grote gevolgen hebben voor de kosten-baten verhouding. Datzelfde geldt voor het achterhaalde CPB-scenario voor hoge economische groei waarmee is gerekend, terwijl men inmiddels op langere termijn uitgaat van een structureel lagere groei van 1,5% i.p.v. 3%.

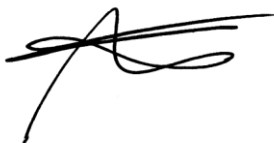
Een MKBA is overigens niet alleen essentieel om nut- en noodzaak van een grote investering te bepalen, maar ook om aanvullende effecten inzichtelijk te maken die in de TN/MER-studie niet aan bod komen, zoals bijvoorbeeld bereikbaarheidseffecten van de nieuwe snelweg (positief én negatief) die buiten het studiegebied van de snelweg verwacht worden. Denk ook aan ongevallen en eventuele effecten op de leefomgeving door onder meer trillingen.

9. *Kent u de - inmiddels verouderde - Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse over de A13/A16? Zo ja, wanneer heeft u daarvan kennisgenomen en waarom is dit document niet met de gemeenteraad gedeeld?*
10. *Kent u de aanvullende notitie over de gevolgen van prijsbeleid op nut- en noodzaak van de A13/A16? Zo ja, wilt u deze notitie dan naar de raad sturen? Zo nee, kunt u toelichten waarom de aangekondigde aanvullende notitie niet is geproduceerd/gepubliceerd?*
11. *Kunt u aangeven waarom niet is besloten om een nieuwe MKBA op te stellen op grond van de variant die nu voorligt? Bent u geconsulteerd in aanloop naar het besluit om geen nader onderzoek naar de kosten en baten te doen?*
12. *Deelt u onze opvatting dat het opstellen van een nieuwe MKBA wel wenselijk is voordat er een definitief besluit genomen wordt over de aanleg van de A13/A16? Zo nee, waarom niet?*

De minister geeft als argument voor de A13/A16 dat deze snelweg het verkeersnetwerk robuuster maakt. De Netwerkanalyse Zuidvleugel concludeert echter dat aansluitingen en knooppunten kwetsbare schakels vormen in het netwerk, waar vertragingen snel kunnen oplopen. En in het rapport 'De betekenis van Robuustheid' (uit 2010) schrijft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat het toevoegen van nieuwe infrastructuur leidt tot een complexere verkeerssituatie en een grotere kans op incidenten, waardoor het netwerk juist kwetsbaarder kan worden in plaats van robuuster. Daarbij komt dat de huidige verkeersmodellen effecten op de robuustheid van het wegennet niet meewegen en dus onbekend is of de A13/A16 zorgt voor meer of minder robuustheid. Volgens het KiM is een aparte nadere analyse nodig om de effecten te kunnen vaststellen.

1. *Bent u het met GroenLinks eens dat de minister zich niet kan verlaten op het argument 'robuustheid' voor aanleg van de A13/A16, aangezien dit nog niet goed is onderzocht?*
2. *Bent u het met GroenLinks eens dat het KiM gevraagd moet worden om een dergelijke analyse alsnog uit te voeren, met inachtneming van de voorwaarde dat actuele cijfers en prognoses worden gebruikt en niet de inmiddels verouderde gegevens waarop de MER-studie is gebaseerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wilt u hiervoor pleiten bij de minister alvorens vanuit de gemeente Rotterdam verdere stappen richting aanleg te faciliteren?*

Met vriendelijke groet,



Arno Bonte