

Rotterdam, 7 januari 2014.

Onderwerp:

Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid A. Bonte (GroenLinks) over de onderbouwing van A13/A16 en Blankenburgtunnel.

Aan de Gemeenteraad.

Op 25 november 2013 stelt het raadslid A. Bonte (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over de onderbouwing van A13/A16 en Blankenburgtunnel.

Inleidend wordt gesteld:

“De economische effecten van nieuwe wegenbouwprojecten zoals de Blankenburgtunnel en de aansluiting A13/A16 worden veel te rooskleurig voorgesteld. Dat blijkt uit onderzoek van adviesbureau CE Delft.

Het economische effect van wegen wordt uitgedrukt in de kosten voor aanleg afgezet tegen de te verwachten baten, met name reistijdbesparing. In het onderzoek van CE Delft is de werkelijke ontwikkeling van het verkeer vergeleken met de toekomstscenario's die door Rijkswaterstaat worden gebruikt bij de besluitvorming over nieuwe snelwegen.

Volgens CE wordt intern vaak wel met meerdere scenario's gerekend, maar staat in de stukken alleen het scenario met de hoogste verkeersgroei. Soms worden resultaten meer óf minder benadrukt of worden aannames in overleg met de opdrachtgever bijgesteld. Ook deugen de verkeersmodellen niet. Zo is nogal eens gerekend met grotere aantallen arbeidsplaatsen dan er zijn in Nederland en wordt de olieprijs 2 tot 3,5 keer lager ingevoerd in het model dan de werkelijkheid. Daarnaast worden positieve effecten van beter OV niet doorberekend, zoals verbreding van de spoorlijn tussen Rotterdam en Den Haag. Ook wordt de verkeersgroei veel te hoog ingeschat. Allemaal punten waar de GroenLinks-fractie in het verleden vaker op heeft gewezen. In de plannen voor de A13/A16 is gerekend met een scenario met zestig procent méér autoverkeer in 2020, 40% meer files t.o.v. 2000 én een jaarlijkse economische groei van 2,70%. In dat geval zou de weg winst opleveren. Er is geen berekening gemaakt met een realistisch scenario. In de plannen voor de Blankenburgtunnel is wel gerekend met een model voor een lagere groei van het autoverkeer. Daaruit blijkt dat van elke euro die we in deze tunnel stoppen maximaal 84 cent wordt terugverdiend. Het project is daarmee voor de samenleving als geheel verliesgevend. In werkelijkheid is het verlies nog groter, omdat de verkeersontwikkeling tussen 2000 en 2012 achterblijft bij het laagste groeiscenario.

Het ministerie gaat er op papier nog steeds vanuit dat de baten van de A13/A16 hoger zijn dan de kosten. De mobiliteit in de regio daalt echter en zal structureel afvlakken, in plaats van te groeien met 60 procent, waardoor de baten in werkelijkheid veel lager uitkomen en de snelweg de samenleving in de praktijk meer kost dan oplevert. Nog los van de schade aan natuur, gezondheid en leefomgeving.”

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Heeft u kennisgenomen van ‘Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT/projecten’, opgesteld door CE Delft?



Antwoord:

Ja.

Vraag 2:

Herkent u zich in het rapport?

Antwoord:

Nee.

Vraag 3:

Verandert het rapport van CE Delft uw mening over de kwaliteit van de studies naar de A13/A16 en de Blankenburgtunnel? Zo ja, op welke onderdelen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee. Nut en noodzaak van de A13/A16 en de Blankenburgverbinding staan niet ter discussie. De besluitvorming over de beide projecten heeft plaatsgevonden op basis van brede beslisinformatie. Ten behoeve van de besluitvorming zijn integrale afwegingen gemaakt, waarbij de resultaten van meerdere onderzoeken naar diverse (deel)aspecten zijn betrokken. Het type onderzoek waarnaar het bureau verwijst, vormt één van de vele hulpmiddelen ter ondersteuning van deze bredere afwegingen. Zo wordt zorgvuldig, op basis van gedegen verkeersanalyses onderzocht waar knelpunten ontstaan. Daarbij wordt verder gekeken in de toekomst, om knelpunten tijdig aan te pakken. Voor een goede bereikbaarheid in de toekomst blijven dergelijke projecten nodig, blijkt ook uit de meest recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit. Die wijzen op een toename van de files vanaf 2015 (2,5% groei 2015-2017, bron: KiM, Mobiliteitsbalans).

Vraag 4:

Wat vindt u van de aanbeveling in het rapport om alle projecten waarvan de uitvoering nog niet is begonnen, alsnog door te rekenen met het meer realistische RC-scenario met een gecorrigeerd actueel verkeersmodel, en de uitkomst daarvan zwaar te laten meewegen in de besluitvorming?

Antwoord:

Dit punt betreft de verantwoordelijkheid van het Rijk. Sinds 2011 wordt bij berekeningen ten behoeve van projecten standaard een hoog en een laag groeiscenario gehanteerd. Ook voor de Blankenburgverbinding is dit gebeurd. Voor de projecten die eerder reeds in gang zijn gezet, zoals de A13/A16, was geldt dat ook het gebruikte groeiscenario en de rekenuitkomsten voor die projecten binnen de bandbreedte vallen die momenteel wordt gehanteerd.

Vraag 5:

Bent u op grond van het rapport bereid om alsnog te pleiten voor een realistische MKBA voor de A13/A16? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee. Zie ons antwoord op vraag 3.

Vraag 6:

Hoe kijkt u aan tegen de aanbeveling om nieuwe infrastructurele projecten altijd door te rekenen volgens minimaal twee scenario's en hierover transparant te communiceren? Indien u hierover positief bent, wilt u dan in de toekomst in het voortraject al deze eis stellen?



Antwoord:

Dit punt betreft de verantwoordelijkheid van het Rijk. Zie ook ons antwoord op vraag 4.

Vraag 7:

Hoe kijkt u aan tegen de aanbeveling om een gedragscode op te stellen om de onafhankelijkheid van verkeersberekeningen en MKBA's te verbeteren? Indien u daarover positief bent, wilt u daartoe aandringen bij de minister?

Antwoord:

Een dergelijke gedragscode is wat ons betreft niet aan de orde, aangezien dit per definitie objectieve onderzoeksmethoden zijn. Voor MKBA's geldt dat deze worden opgesteld aan de hand van de Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)-leidraad en worden getoetst door het Centraal Planbureau (CPB). De onafhankelijkheid ervan staat voor ons niet ter discussie.

Vraag 8:

Wilt u ervoor zorgdragen dat een eventueel nog op te stellen realistische MKBA voor de A13/A16 op een onafhankelijke wijze tot stand komt? Zo ja, hoe gaat u dat borgen?

Antwoord:

Dit punt betreft de verantwoordelijkheid van het Rijk. Zie ons antwoord op vraag 7.

Vraag 9:

Bent u bereid om bij de minister te pleiten voor een nieuwe set scenario's, waarbij de werkelijke mobiliteitsontwikkeling vanaf 2000 het gemiddelde scenario wordt?

Antwoord:

Nee. Dit betreft de verantwoordelijkheid van het Rijk. Zie ook ons antwoord op vraag 4.

Vraag 10:

Bent u bereid om uw steun aan de Blankenburgtunnel is te trekken nu bekend is dat de kosten-batenratio 0,84 is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee. Nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding staan niet ter discussie. Realisatie van de Blankenburgverbinding verlicht de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor (A4) in 2020 en daarna. Tevens zorgt de aanleg van de verbinding voor verbetering van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex, noodzakelijk voor de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische gebied. Met de aanleg van de weg ontstaat een alternatieve route in het geval van calamiteiten, waardoor de gebiedsveiligheid zal toenemen. Daarnaast verbetert de ontsluiting van de Greenport Westland door de Blankenburgverbinding en ondersteunt deze de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

Vraag 11:

Bent u bereid om uw steun aan de A13/A16 op te schorten tot meer duidelijkheid ontstaat over de kosten-batenratio in verschillende scenario's?

Antwoord:

Nee. Nut en noodzaak van de A13/A16 staan niet ter discussie. De A13/A16 verlicht de bestaande knelpunten op de A20 en de A13 en ontlast verschillende delen van het onderliggend wegennet, waaronder de Molenlaan. Als gevolg van de aanleg van A13/A16 verbetert de leefbaarheid van de woongebieden rond de A13 en de A20. De



robuustheid van het samenhangende wegennetwerk neemt toe, doordat er sprake is van een serieus alternatief voor de huidige filegevoelige routes. De reistijden op het hoofdwegennet worden verkort en de algehele bereikbaarheid van de Rotterdamse regio neemt toe, hetgeen van belang is voor het economisch functioneren van dit gebied.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

Ph. F. M. Raets

A. Aboutaleb

