

Rotterdam, 18 juni 2013.

Onderwerp:

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

Aan de Gemeenteraad.

Op 27 mei 2013 stelt het raadslid A. Bonte (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over verkeersprognoses A13/A16.

Inleidend wordt gesteld:

“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 Rijkswiel -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 vóórdat 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 groeiprognoses 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 automobilititeit, 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 automobilititeit en de onzekerheid over hoe de ontwikkeling van de automobilititeit zich op de middellange termijn zal ontwikkelen, is het aanleggen van extra infrastructuur vaak riskant.”

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 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?

Antwoord:

Ja, wij hebben kennisgenomen van de cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) en de Provincie Zuid-Holland, maar herkennen ons niet in de door u geconstateerde trendbreuk. Het KIM geeft aan dat sinds 2005 het autogebruik binnen Nederland zich aan het stabiliseren is. Dit komt vooral doordat het aantal door meerrijdende passagiers afgelegde kilometers (op dit moment een derde van de totale automobilititeit) is afgenomen. Het kilometrage van de autobestuurders (twee derde van de totale automobilititeit) nam tot 2008 nog licht toe. Mensen rijden dus vaker alleen in de auto. Vanaf 2008 daalde het aantal als autobestuurder afgelegde kilometers om vervolgens in 2011 juist weer toe te nemen. Uit de Mobiliteitsbalans (ministerie van Infrastructuur en Milieu) blijkt dat dit beeld in het algemeen ook zichtbaar op het totale hoofdwegennet (HWN), waar de verkeersomvang vanaf 2007 ongeveer gelijk bleef en in 2009 en 2010 licht daalde. Tussen 2010 en 2011 is de verkeersomvang op het hoofdwegennet weer met 3 procent toegenomen. Dit laat zien dat de stabilisatie zich in de toekomst niet per se zal voortzetten en de automobilititeit na de economische terugval weer kan gaan groeien (1 à 2 procent per jaar). Van een trendbreuk is dus geen sprake.

Vraag 2:

Bent u het met ons dat het besluit over aanleg van de A13/A16 is genomen op grond van verouderde groei prognoses van de automobilititeit? Zo nee, waarom niet?

Vraag 3:

Hoe kijkt u anno mei 2013 aan tegen de bereikbaarheidsknelpunten die door Rotterdam Vooruit zijn opgesteld op grond van het achterhaalde EC-groeiscenario (stijging autoverkeer van 60% in 2020 t.o.v. 2000)?

Antwoord op de vragen 2 en 3:

Wij zijn het niet eens met uw stelling over het besluit over de aanleg van de A13/A16. Ook uit de na publicatie van de Trajectnota Mer (in 2009) uitgevoerde studies blijkt dat er sprake is van knelpunten op de rijkswegen rond Rotterdam. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA, 2011) en ook de Verkeersnota van de Plan Mer van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) laten zien dat deze bij het hoge groeiscenario (Global Economy, GE) én ook bij het lage groeiscenario (Regional Communities, RC) in 2020 en 2030 nog steeds optreden op de Ruit van Rotterdam. Verder stelt het KIM dat de ontwikkeling van de (auto)mobilititeit zich – met de sinds 2005 geconstateerde stabilisatie – nog blijft bewegen binnen de bandbreedte van de meest recente prognoses uit de NMCA. In Rotterdam Vooruit is destijds het zogenaamde EC-scenario gehanteerd. Dit scenario ligt binnen de bandbreedte van de nu gebruikte scenario's (in onder andere de NMCA). Het beeld dat naar voren kwam uit Rotterdam Vooruit en de daarbij gehanteerde scenario's zijn dus niet achterhaald.



Vraag 4:

Hoe beoordeelt u de constatering van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het aanleggen van nieuwe infrastructuur 'riskant' is?

Antwoord:

Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft aan dat betalen voor mobiliteit een flexibel alternatief is voor de aanleg van extra infrastructuur als instrument om de doorstroming plaatselijk te verhogen. Gezien de afvlakkende groei van de automobilititeit en de onzekerheid over hoe de ontwikkeling van de automobilititeit zich op de middellange termijn zal ontwikkelen, is het aanleggen van extra infrastructuur vaak riskant, stelt het Planbureau. Uit de Trajectnota Mer A13/A16 blijkt dat deze risico's zich niet of nauwelijks voordoen bij de A13/A16. Het aantal afgelegde kilometers op het rijkswegennet neemt toe maar juist de nu kwetsbare delen van het onderliggende wegennet worden minder belast. Dat het laten betalen voor mobiliteit (als alternatief voor de realisatie van de A13/A16) geen oplossing is, blijkt onder meer uit de studie Groene Metropool van Milieudefensie. Daaruit blijkt dat beprijzingsscenario's, als alternatief voor de aanleg van de A13/A16, de knelpunten op de A20 niet oplossen.

Wij zijn dan ook van mening dat het door het Planbureau voor de Leefomgeving geschetste risico niet van toepassing is op de A13/A16 en ook het door het Planbureau aangedragen alternatief om te betalen voor mobiliteit geen effectieve oplossing vormt voor knelpunten op het rijkswegennet aan de noordkant van Rotterdam.

Vraag 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?

Antwoord:

Nee, wij vinden het niet wenselijk de huidige plannen voor de A13/A16 opnieuw te bekijken. De urgentie van de realisatie van de A13/16 is bijzonder hoog. De A20 ter hoogte van Rotterdam staat qua filezwaarte steevast in de landelijke filetop 10, terwijl het daarbinnen het enige knelpunt is waaraan momenteel niet buiten wordt gewerkt. Met uitstel van de A13/16 zal het knelpunt op de A20 blijven bestaan. Verder blijkt ook uit recente studies met het stadsregionale verkeersmodel, waarvan de prognoses zijn gebaseerd op recente ruimtelijk-economische uitgangspunten van de gemeente en de stadsregio Rotterdam, dat de A13/A16 van groot belang voor het ontlasten van stedelijk wegennet.

Vraag 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?

Antwoord:

Nee, zie onze antwoorden op de vragen 2 tot en met 5.

Vraag 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?

Antwoord:

Nee, de prognoses voor het andere rijkswegenproject in onze regio, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, zijn gebaseerd op het hoge groeiscenario (Global Economy, GE) én het lage groeiscenario (Regional Communities, RC). De ontwikkeling



van de (auto)mobiliteit blijft zich – met de sinds 2005 geconstateerde stabilisatie – bewegen binnen de bandbreedte van deze scenario's. Zie ook onze antwoorden op de vragen 2 en 3.

Vraag 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?

Antwoord:

Nee, de bestaande visiedocumenten over de bereikbaarheid van de regio zijn gebaseerd op het hoge groeiscenario (Global Economy, GE) én het lage groeiscenario (Regional Communities, RC), of scenario's die binnen deze bandbreedte vallen. Deze prognoses geven aan dat er in de Rotterdamse regio ook in het lage scenario sprake is van knelpunten. De ontwikkeling van de (auto)mobiliteit blijft zich – met de sinds 2005 geconstateerde stabilisatie – bewegen binnen de bandbreedte van deze scenario's. Zie ook onze antwoorden op de vragen 2 tot en met 5.

Vraag 9:

Kent u de - inmiddels verouderde - Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse over de A13/16? Zo ja, wanneer heeft u daarvan kennisgenomen en waarom is dit document niet met de gemeenteraad gedeeld?

Antwoord:

Parallel aan de Trajectnota Mer is onder verantwoordelijkheid van en door het ministerie van (destijds) Verkeer en Waterstaat een MKBA opgesteld. De MKBA maakt geen deel uit van de juridische procedures binnen de Trajectnota Mer. Daarmee maakte het ook geen onderdeel uit van de documenten die in kader van de Trajectnota Mer-studies ter inzage zijn gelegd. Desgewenst kunnen wij Rijkswaterstaat verzoeken u het MKBA-rapport te doen toekomen.

Vraag 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?

Antwoord:

Ons is geen aanvullende notitie bekend over de gevolgen van prijsbeleid ten aanzien van nut en noodzaak van de A13/A16. Desgevraagd, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu het volgende medegedeeld: "In de A13/A16 MKBA is geen gevoeligheidsanalyse voor prijsbeleid opgenomen. Ten tijde van het opstellen van de MKBA waren er nog geen vuistregels opgesteld door het ministerie van (destijds) Verkeer en Waterstaat. De vuistregels voor het bepalen van het effect op prijsbeleid zijn pas ná het afronden van de MKBA A13/16 gemaakt. Ze zijn in diverse Tracébesluiten toegepast. Echter, door het daaropvolgende kabinet zijn deze vuistregels weer formeel teruggetrokken en ze werden daarmee sindsdien niet meer toegepast."

Vraag 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?



Antwoord:

De verwachting is dat ook bij een lagere economische groei er sprake is van een maatschappelijke opbrengst, met en zonder tol. Ten aanzien van de huidige variant zijn de verschillen tussen 'met tol' en 'zonder tol' zodanig dat dit geen andere afweging met zich meebrengt. Daardoor zal er geen nieuwe MKBA worden verricht.

Vraag 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?

Antwoord:

Nee, wij delen die mening niet. Zie ons antwoord op vraag 11.

Vraag 13 ('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?

Antwoord:

Nee, wij onderschrijven de conclusie van de minister van Infrastructuur en Milieu dat het wegennet na aanleg van de A13/A16 robuuster zal zijn.

Vraag 14 ('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?

Antwoord:

Nee, zie ook ons antwoord op vraag 13.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

Ph. F. M. Raets

A. Aboutaleb

