



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam

Schriftelijke vragen over onjuiste onderbouwing A13/16 en Blankenburgtunnel

Rotterdam, 25 november 2013

Geacht college,

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.

Wij hebben hierover de volgende vragen:

1. *Heeft u kennisgenomen van 'Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT/projecten', opgesteld door CE Delft?*
2. *Herkent u zich in het rapport?*

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?*
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?*
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?*
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?*
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?*
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?*

De seinen voor aanleg van nieuwe snelwegen staan al langer op rood. Zo stelden wij op 27 mei 2013 schriftelijke vragen over de dalende automobilititeit (-14%) in de regio Rotterdam, op grond waarvan de provincie al een beleidswijziging heeft doorgevoerd (van 'beheersing van mobiliteitsgroei' naar 'stabiele bereikbaarheid'). Wij vroegen uw college op grond hiervan uw standpunt te herzien ten aanzien van de snelwegplannen in de regio. In uw beantwoording bestreed u toen de structurele trendbreuk in de mobiliteitscijfers en verwees u naar de MER over de Westelijke Oeververbinding en naar de Trajectnota MER A13/A16. Het rapport van CE Delft toont nu echter aan dat de doorrekeningen van Rijkswaterstaat op onjuiste groeiscenario's zijn gebaseerd.

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?*
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?*
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?*

Met vriendelijke groet,



Arno Bonte