

Miljardeninvestering op basis van achterhaalde cijfers?

Voorspelde verkeersproblemen

In het onderzoek naar de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) wordt aangegeven dat de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) laat zien dat er, ongeacht de mate van economische groei, zich in 2020 een knelpunt op de Beneluxcorridor voor zal doen. Een NWO zou hiervoor een oplossing moeten bieden. Bij het voorspellen van deze toekomstige verkeersproblemen wordt uitgegaan van de zogenaamde Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van de planbureaus (2006). De mate van groei en economische welvaart zijn hierin voor een viertal scenario's voorspeld, uiteenlopend van lage economische groei (RC scenario) tot hoge economische groei (GE scenario).

Achterhaalde scenario's

De WLO scenario's zijn gebaseerd op achterhaalde aannames. Zo wordt in de WLO scenario's bijvoorbeeld uitgegaan van een olieprijs van 21 (RC scenario) tot 28 (GE scenario) dollar per vat in 2040, terwijl de huidige prijs al meer dan 100 dollar per vat bedraagt. Ook houden de WLO scenario's geen rekening met megatrends zoals het nieuwe werken.

Stagnatie groei mobiliteit

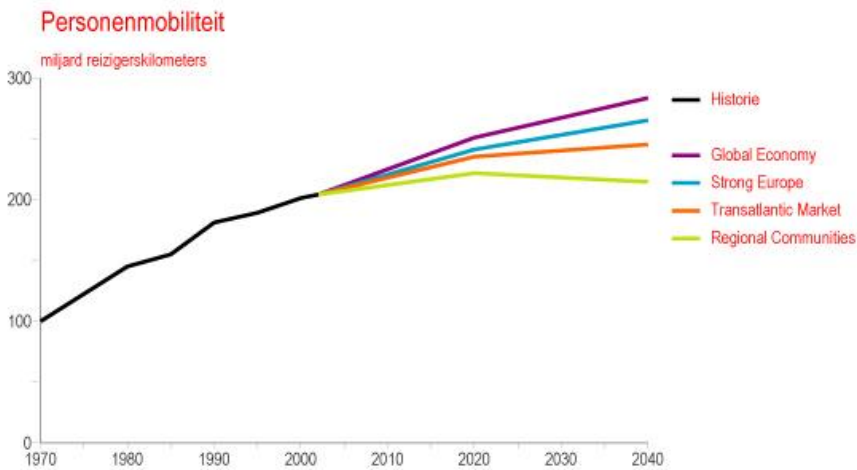
De WLO scenario's voorspellen een groei van de mobiliteit die minimaal tot 2020 aanhoudt. In de praktijk blijkt deze groei er al jaren niet meer te zijn. Gegevens uit de Mobiliteitsbalans 2011 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM; onderdeel van het ministerie van I&M) en van het CBS tonen aan dat de groei van de mobiliteit sinds 2005 gestagneerd is (zie grafieken op volgende bladzijde). Deze ontwikkeling is al voor de kredietcrisis ingezet en een verklaring hiervoor heeft men tot op heden niet. In Duitsland heeft een zelfde ontwikkeling plaatsgevonden en heeft men geconcludeerd dat de automobiliteit verzadigd is. De toekomstscenario's daar gaan dan ook niet uit van een verdere mobiliteitsgroei.

Conclusie

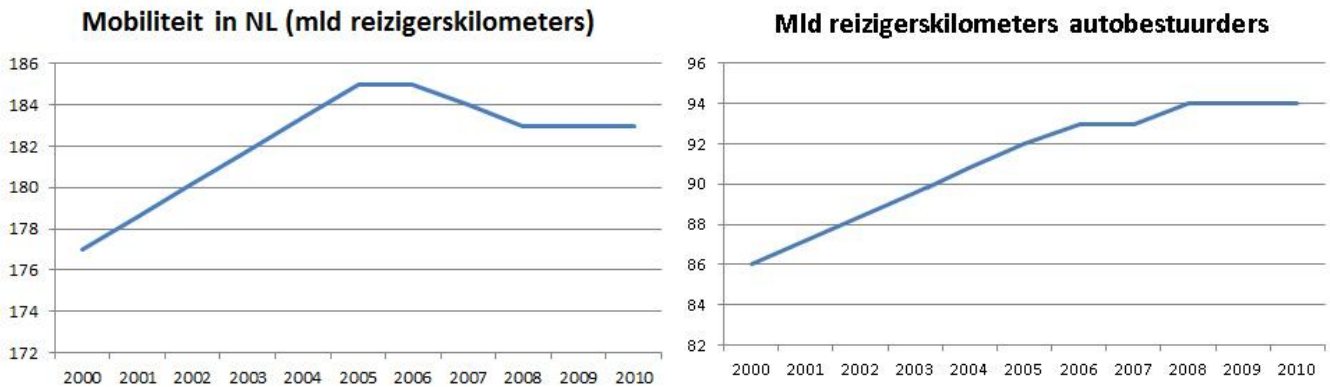
De aanleiding voor de aanleg van de NWO vormt de voorspelde congestie bij een jaarlijkse verkeersgroei in de Beneluxcorridor zoals voorspeld in de NMCA uit 2007. Van groei van de mobiliteit is echter al jaren geen sprake meer. In het buitenland is een zelfde ontwikkeling gaande en is geconcludeerd dat de automobiliteit verzadigd is en groei ervan dus ook niet terugkomt. Ook de recente Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) uit 2011 laat zien dat er alleen bij hoge economische groei misschien sprake is van een knelpunt op de Beneluxcorridor (de verschillende verkeersmodellen zijn strijdig over het ontstaan van dit probleem).

De kosten baten analyse (MKBA) van de NWO toont reeds aan dat uitstel van de investeringen met vijf jaar economisch gunstiger is. Samen met de constatering dat de urgentie van de verkeersproblemen niet zo groot is als gedacht, maakt uitstel van de besluitvorming een verstandige en verantwoorde keuze. Zeker in tijden van bezuinigingen zou het een onverantwoorde keuze zijn om een miljard euro uit te geven aan een weg waarvan de urgente noodzaak niet meer aan de orde lijkt te zijn en waarvan aangetoond is dat uitstel economisch gezien voordeliger is. En last but not least: voor het voorkeurstracé van de Minister, het Blankenburgtracé, moet het eeuwenoude landschap van Midden-Delfland - de groene long voor de verstedelijkte zuidelijke Randstad - zwaar bloeden.

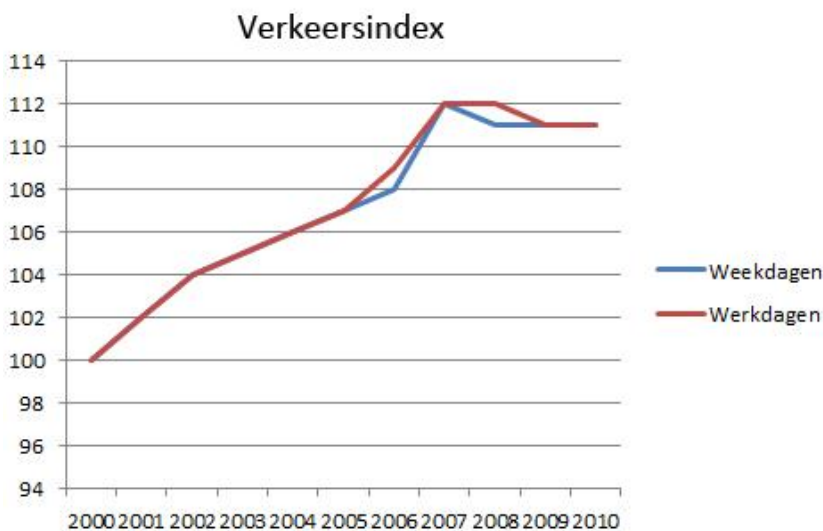
Voor meer informatie: Toine Cooijmans t.cooijmans@natuurmonumenten.nl 06-13890776 of Susanne Kuijpers s.kuijpers@milieufederatie.nl 06-45244758.



Grafiek 1: Ontwikkeling personenmobiliteit (in mld reizigerskilometers) 1970-2040. Bron: WLO scenario's (Planbureaus, 2006)



Grafiek 2 en 3: Ontwikkeling personenmobiliteit en mobiliteit autobestuurders (voertuigkilometers) (beiden in mld reizigerskilometers) 2000-2010. Bron: Mobiliteitsbalans 2011 (KiM, 2011)



Grafiek 4: Ontwikkeling verkeersindex (index verkeersintensiteiten, 2000=100.)Bron: CBS (2011).