

Analyse criteria voor bezuinigingen voor Blankenburgtunnel

Inleiding

In februari 2013 heeft minister Schultz een voorstel aan de Tweede Kamer gestuurd voor het invullen van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds¹. Hierbij worden, in een scoretabel, per project de criteria gegeven die de prioritering moeten onderbouwen. Voor het project NWO hebben wij in onderstaande analyse de beschikbare informatie van het ministerie van I&M naast die scoretabel van de minister gelegd. Dat leidt tot opvallende verschillen en een veel minder rooskleurig beeld voor de NWO.

Wij zijn hierbij binnen het project NWO uitgegaan van de keuze voor de Blankenburgtunnel omdat de Tweede Kamer in december 2012 met deze bestuurlijke voorkeur heeft ingestemd.

Robuuster en veiliger netwerk

- Verkeersveiligheid blijft gelijk aan huidige situatie²
- Externe veiligheid verbetert minimaal³

Alleen bij een groot incident op de Tweede Maasvlakte levert de Blankenburgtunnel een extra aan- en afrijroute. Voor een incident in het Botlekgebied zorgt de Blankenburgtunnel geen extra vluchtroute omdat deze te dichtbij ligt en zal moeten worden afgesloten. Voor een incident in Europoort levert de Blankenburgtunnel wel een extra aan- en afrijroute, maar geen extra ontsluitingsrichting omdat het verkeer alsnog via het oostelijke deel van de A15 moet.

- Robuustheid netwerk wordt groter in kwalitatieve zin

Door de Blankenburgtunnel wordt de robuustheid van het netwerk in kwalitatieve zin vergroot⁴, maar de kwantitatieve bijdrage aan de robuustheid van het netwerk is onbekend. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft een methode ontwikkeld om de effecten op robuustheid van het netwerk te berekenen⁵, maar deze analyse is niet uitgevoerd voor de Blankenburgtunnel.

Economische rendement

Het KiM heeft aangegeven dat de ontwikkeling van de mobiliteit de komende jaren dicht tegen de onderkant van het scenario van lage economische groei (RC scenario) zal liggen⁶. Uitgaande van dit scenario en uitgaande van de voorgenomen tolheffing op de Blankenburgtunnel, ligt de ratio van kosten en baten van de weg volgens een gevoeligheidsanalyse tussen 0,8 en 1,0⁷. Hierbij is gerekend met lagere investeringskosten (856 miljoen) dan nu geraamd wordt (1,1 miljard), de werkelijke ratio tussen kosten en baten zal daardoor nog verder onder de 1 dalen.

SVIR doel: vergroten concurrentiekracht

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is concurrentiekracht gedefinieerd als:

¹ Brief 'Invulling bezuinigingen Infrastructuurfonds', IENM/BSK-2013/23008, 13 februari 2013

² Ontwerp Rijksstructuurvisie NWO, Plan-MER, Deelrapport B: variantennota, Ministerie I&M, maart 2012

³ Ontwerp Rijksstructuurvisie NWO, Plan-MER, Deelrapport E: effectenonderzoek, Ministerie I&M, maart 2012

⁴ Ontwerp Rijksstructuurvisie NWO, Plan-MER, Deelrapport E: verkeersnota, Ministerie I&M, maart 2012

⁵ De Betekenis van Robuustheid, KiM, juli 2010

⁶ Jaarverslag 2012, KiM, maart 2013

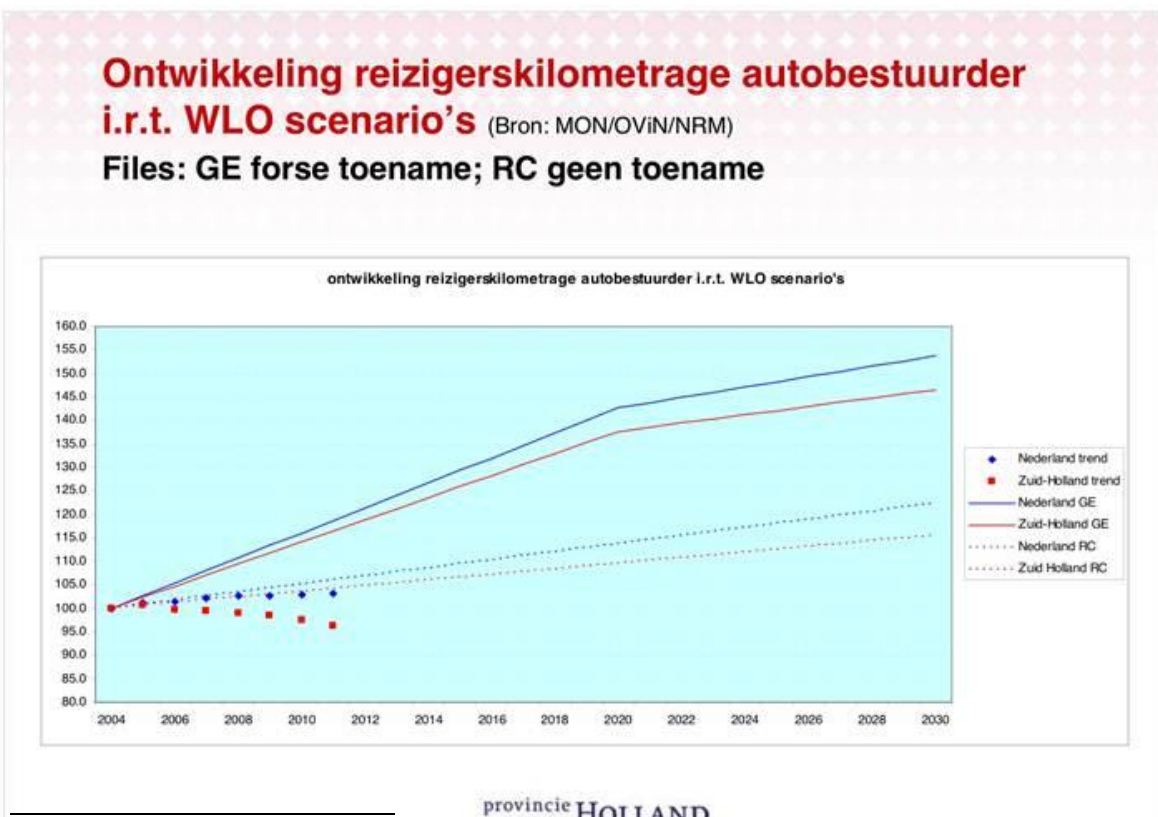
⁷ Ontwerp Rijksstructuurvisie NWO, MKBA, Ministerie I&M, maart 2012

*De mate waarin een gebied of land economisch beter weet te presteren dan een ander land of gebied. De onderzoeken naar de Blankenburgtunnel geven niet heel concreet aan wat de bijdrage van de Blankenburgtunnel is aan dit doel. In één van de rapporten⁸ wordt wel het volgende geconstateerd: *De verbetering van de bereikbaarheid via de weg en de betrouwbaarheid van het vervoersnetwerk is van groot belang voor behoud en versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de regio en de haven. Mocht de bereikbaarheid en betrouwbaarheid verslechteren, dan bestaat de kans dat bepaalde sectoren hun locatie in de haven op termijn heroverwegen. Een nuancering hierbij is dat de verwevenheid binnen het havencluster dusdanig groot is, dat herlocatie voor het merendeel van de bedrijven geen optie is.**

Ook deze constatering geeft niet weer wat de mate is waarmee de Blankenburgtunnel bijdraagt aan de concurrentiekracht, maar het geeft wel aan dat het twijfelachtig is of zonder een Blankenburgtunnel bedrijven daadwerkelijk hun locatie zouden heroverwegen.

SVIR doel: vergroten bereikbaarheid

De bijdrage van de Blankenburgtunnel aan het begroten van de bereikbaarheid kan alleen maar adequaat beoordeeld worden als de bereikbaarheidsproblemen op een juiste manier in beeld worden gebracht. In de SVIR en de gehanteerde prognoses in de onderzoeken naar de Blankenburgtunnel (WLO scenario's), wordt uitgegaan van een groei van het personenvervoer van 20% (lage economische groei; RC scenario) tot 40% (hoge economische groei; GE scenario)⁹. Sinds 2005 is er echter sprake van een afvlakkende groei van de personenmobiliteit (met name het autogebruik)¹⁰. Deze trendbreuk is dermate betekenisvol dat het aantal gereden autokilometers (personenvervoer) met name in de Zuidvleugel buiten de bandbreedtes van de gehanteerde prognoses vallen:



⁸ Ontwerp Rijksstructuurvisie NWO, Regionaal Economische Effectenstudie (REES), Ministerie I&M, maart 2012

⁹ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie I&M, maart 2012

¹⁰ Mobiliteitsbalans 2012, KIM, November 2012

Zo lang de prognoses dus niet meer aansluiten bij de realiteit, kan geen correcte inschatting gegeven worden van de toekomstige bereikbaarheidsproblemen en kan ook niet geconstateerd worden dat de Blankenburgtunnel een wezenlijk bijdrage levert aan het vergroten van de bereikbaarheid.

SVIR doel: waarborgen leefbare en veilige leefomgeving

De effecten van de Blankenburgtunnel op de leefomgeving (natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit, recreatie) zijn volgens de rapporten van het Ministerie van I&M negatief tot zeer negatief¹¹.

Conclusie en samenvatting

De beoordeling van de van de criteria op basis waarvan de bezuinigingen op het infrastructuurfonds zijn ingevuld komt voor de Blankenburgtunnel niet overeen met de onderliggende informatie van het ministerie voor dit project. Onderstaande tabel geeft de score van het bezuinigingsvoorstel en de score op basis van een analyse van de rapporten weer. Uit die laatste komt een veel minder positief beeld van de NWO naar voren.

Criterium	Score in voorstel invulling bezuinigingen	Score op basis van analyse informatie van ministerie I&M
Robuuster en veiliger netwerk	Ja	Verkeersveiligheid blijft gelijk Gebiedsveiligheid verbetert hooguit een klein beetje Robuustheid verbetert kwalitatief, maar kwantitatieve verandering is onbekend
Economische rendement	++	-
SVIR doel: vergroten concurrentiekracht	+++ (Zuidvleugel)	Onbekend
SVIR doel: verbeteren bereikbaarheid	+	Onbekend door mismatch prognoses en realiteit tav verkeersontwikkeling
SVIR doel: waarborgen leefbare en veilige leefomgeving	0	- / - -

Meer informatie:

Susanne Kuijpers, s.kuijpers@milieufederatie.nl 06-45244758

Toine Cooijmans, t.cooijmans@natuurmonumenten.nl 06-13890776

¹¹ Ontwerp Rijksstructuurvisie NWO, Hoofdrapport Plan-MER, Ministerie I&M, maart 2012