

Aanleg snelwegen gebaseerd op onrealistische verkeersgroei

Den Haag, 24 november 2013 - De onderbouwing van de besluitvorming over de uitbreiding van snelwegen schiet ernstig tekort. Dat blijkt uit een vandaag gepubliceerd onderzoek van CE Delft in opdracht van Milieudefensie, Natuur & Milieu, Natuurmonumenten en de Natuur en Milieufederaties van Zuid-Holland, Brabant, Utrecht en Gelderland. De toekomstscenario's waarmee in de besluitvorming gerekend wordt, gaan uit van een onrealistisch hoge verkeersgroei. De werkelijke hoeveelheid verkeer is namelijk zelfs lager dan die in het laagste scenario. Hierdoor worden de noodzaak en de baten van nieuwe snelwegen te gunstig voorgesteld en worden verkeerde prioriteiten gesteld. Ook blijkt de probleemanalyse van een aantal snelwegprojecten een zwakke schakel te zijn. Reden voor de natuur- en milieuorganisaties om de minister en de Tweede Kamer op te roepen de besluitvorming over nieuwe snelwegen te herzien.

In het onderzoek is de werkelijke ontwikkeling van verkeer vergeleken met de toekomstscenario's die gebruikt worden bij de besluitvorming over nieuwe snelwegen. CE Delft concludeert in het rapport dat er veel minder auto's op de snelweg rijden dan in de gebruikte toekomstscenario's werd verwacht. De groei van het verkeer is namelijk al ruim voor de aanvang van de economische crisis sterk afgevlakt. De hoeveelheid verkeer is daardoor zelfs lager dan in het laagste groeiscenario. Bij de doorrekening van veel wegenprojecten is echter uitsluitend met het scenario met de hoogste verkeersgroei gerekend. Deze onderzoeksresultaten tonen aan dat er besluiten over nieuwe snelwegen genomen dreigen te worden op basis van onvolledige en onrealistische informatie. Daarom moeten de huidige snelwegplannen heroverwogen worden en moet de besluitvorming structureel verbeteren, aldus de natuur- en milieuorganisaties.

Politiek opportunisme in plaats van rationele onderbouwing

Om te voorkomen dat er miljarden belastinggeld worden uitgegeven aan onnodige snelwegen en er dus verkeerde prioriteiten worden gesteld, roepen de natuur- en milieuorganisaties de minister op de onderbouwing van wegenplannen zo snel mogelijk te actualiseren. De aanleg van nieuwe wegen heeft bovendien onomkeerbare negatieve gevolgen voor milieu, natuur en landschap. Volgens de natuur- en milieuorganisaties reden te meer om het snel doorzetten van wegenplannen als uiting van politieke daadkracht niet te laten prevaleren boven een rationele onderbouwing. Met een goede analyse en onderbouwing van wegenplannen kunnen verkeerde uitgaven en onnodige aantasting van natuur en landschap voorkomen worden.

Kosten hoger dan baten

In het onderzoek zijn zes snelwegprojecten (met een totaal investeringsbudget van meer dan vijf miljard euro) onder de loep genomen waarover op dit moment besluitvorming plaatsvindt. Uitgaande van een realistische verkeersgroei, blijken voor de Blankenburgtunnel bij Rotterdam de kosten van het project hoger dan de baten. Een indicatieve inschatting laat zien dat ook voor de projecten A13/A16 (Rotterdam), doortrekking A15 (Arnhem-Nijmegen) en de Noordoostcorridor Eindhoven het kosten-batensaldo in het lage en dus meest realistische scenario waarschijnlijk ongeveer neutraal tot behoorlijk negatief is. Voor de projecten A27/A12 Ring Utrecht en A27/A1 Utrecht Noord (knooppunt Eemnes, aansluiting Bunschoten) kon op basis van de huidige onderbouwing van de projecten geen inschatting van kosten en baten gemaakt worden. De natuur- en milieuorganisaties willen daarom dat de Tweede Kamer besluit om deze projecten te heroverwegen op basis van een realistische en degelijke onderbouwing.

Op 25 november debatteert de Tweede Kamer over alle snelwegplannen en zal blijken of de aanbevelingen uit het onderzoek worden opgevolgd.

Afzenders persbericht: Milieudefensie, Natuur & Milieu, Natuurmonumenten en de Natuur en Milieufederaties van Zuid-Holland, Brabant, Utrecht en Gelderland.

Meer informatie: Susanne Kuijpers, 06-45244758

Het onderzoeksrapport is te downloaden via www.ce.nl