

Inspraakpunt
Ring Utrecht
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

- betreft: Startnotitie Ring Utrecht
 Startnotitie knooppunt Hoevelaken
 Ontwerpverkeersbesluit A27 Gorinchem – Noordeloos
 Ontwerp Wegaanpassingsbesluit spitsstrook A1 Hoevelaken - Barneveld
 Ontwerp Tracébesluit N50 Ramspol - Ens
 Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg - Verlperbroek
 Ontwerp Tracébesluit A28 Zwolle - Meppel

Amsterdam, 15 januari 2009

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief reageren wij op uw plan tot het aanleggen en/of verbreden van een snelweg. Een keuze waarmee u niet alleen een verdere groei van het autoverkeer mogelijk maakt, maar waarmee u bovendien een extra groei van het wegverkeer actief stimuleert. Momenteel liggen liefst zeven projecten gelijktijdig in de inspraak om de wegcapaciteit vergroten. Een verdere dertig wegverbredingsprojecten staat in de wacht om snel te worden uitgevoerd middels de 'Spoedwet Wegverbreding'.

Verdere wegbreedingen ontkennen oliecrisis, klimaatcrisis en kredietcrisis

De keuze voor een dermate groot aantal wegverbredingen in korte tijd jaagt het Rijk op zeer hoge kosten in een tijd dat financiële middelen en grondstoffen steeds schaarser worden. Velen roepen als gevolg van de kredietcrisis om extra overheidsinvesteringen. Grootschalige investeringen in wegverbredingen leiden echter slechts tot het instandhouden en verder stimuleren van de wegenbouw. Een industrie welke Nederland weinig te bieden heeft in het oplossen van de grote vraagstukken van de 21e eeuw, zonder significante spin-off voor andere sectoren.

Een toenemend aantal deskundigen waarschuwt bovendien voor een naderend einde van het tijdperk van goedkope olie ¹. De zomer van 2008 liet een voorbode zien van hoe de wereld er dan uit komt te zien. De hoge olieprijs legden ook pijnlijk bloot hoe slecht onze economie is voorbereid op dergelijk hoge prijzen. In korte tijd ontstonden grote problemen in bevoorrading van winkels, en dreigde de inflatie uit de hand te lopen, samen met hoge kosten voor een groot deel van de

1 <http://www.peakoil.nl/rapporten/> en <http://www.oildepletionprotocol.org/> en www.iea.org/Textbase/Papers/2008/cd_energy_efficiency_policy/5-Transport/5-SavingOil2005.pdf en <http://www.postcarbon.org/>

bevolking. Dat de hoge olieprijs tevens een nieuw fase in de kredietcrisis inluiden, waarna de olieprijs in korte tijd sterk daalde, maakt die les niet minder relevant. Want deskundigen waarschuwen dat de tijdelijke daling van de olieprijs van korte duur zal zijn, en rekenen met een spoedige terugkeer van hoge olieprijs. En hoe kort de piek in brandstofprijzen in de zomer van 2008 ook was; het gevolg was dat 2008 voor het eerst sinds decennia een krimp van het autoverkeer en een fors lagere file-intensiteit liet zien. Ook de autoverkopen daalden spectaculair.

Het zijn gevolgen van het feit dat een groeiende groep Nederlanders er om wisselende redenen voor kiest om vaker met OV of fiets te gaan, om verplaatsingen vaker te combineren of slim te organiseren, om werk dichterbij huis te gaan zoeken, om vaker te gaan telewerken of om vaker winkels en voorzieningen dichterbij huis te zoeken. Niet alleen in Nederland, maar in heel Europa en de VS. En dus niet in de eerste plaats het gevolg van de zogenaamde 'Fileproof' projecten zoals de Minister van Verkeer en Waterstaat de afname van files eind december 2008 probeerde te verklaren. In het buitenland bestaan immers geen 'Fileproof' projecten, maar zijn vergelijkbare of zelfs sterkere afnames in verkeer te zien.

Gezamenlijk dwingen oliecrisis, klimaatcrisis en kredietcrisis tot een rationeler verkeer- en vervoerbeleid. Een beleid waarin gestimuleerd wordt dat slim en spaarzaam wordt omgegaan met schaars beschikbare mobiliteit per weg. Voor een dergelijk beleid bestaat een toenemend draagvlak, getuige de vele beschouwingen van deskundigen, ingezonden brieven en hoofdredactionele commentaren op dit onderwerp. Ook de eerder genoemde drie adviesraden concluderen in hun advies 'Een prijs voor elke reis' met grote nadruk:

Hoe verhoudt zich het (ongetwijfeld) duurder worden van mobiliteit tot 'mobiliteit als verworven recht'? (...) Wellicht zijn verdergaande gedragsaanpassingen nodig die diep ingrijpen in bestaande consumptie- en productiepatronen en daarmee weerstanden oproepen. Het is echter uitgesloten dat we de lange-termijn klimaatdoelen halen zonder deze mogelijke weerstanden te overwinnen. Bovendien zouden de baten van klimaatbeleid aanzienlijk hoger kunnen zijn dan de kosten die daar nu voor gemaakt moeten worden. (...)

Effectief klimaatbeleid brengt een veranderingsproces op gang dat pijn kan gaan doen. (...) De raden (...) roepen de politiek op om moed te tonen en de door de raden gepresenteerde visie in de praktijk te brengen. De politiek zal actief de ruimte moeten zoeken en slim moeten inspelen op verschillende 'windows of opportunity'. (p.94)

In plaats daarvan zoekt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met name 'windows of opportunity' om zoveel mogelijk wegverbredingen in zo kort mogelijke tijd door te voeren, dit alles onder het routineuze en op emotionele toon uitgesproken 'schop in de grond' mantra.

Zonder te kijken naar de oorzaak van de huidige economische en milieukundige problemen kiest dit ministerie daarmee voor recepten uit het verleden. Tegelijkertijd bestrijdt en verbrokkelt het ministerie het opbouwende en broodnodige draagvlak voor de 'moedige politiek' welke volgens de adviesraden en vele andere deskundigen nodig is om de gestelde klimaatdoelen te kunnen halen.

Samenvattend: de huidige plannen voor snelwegverbredingen ondersteunen slechts de afnemende groep individuen en bedrijven die ervoor blijft kiezen zich over steeds grotere afstanden en steeds vaker op de weg te begeven. Daarmee bereidt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dit land niet voor op een periode waarin de olieprijs wederom sterk zullen stijgen. En al helemaal niet op een tijdperk waarin het klimaatprobleem elk jaar urgenter zal roepen om een forse vermindering van CO₂-uitstoot.

Olieprijs onderschat

Voor dit wegverbredingsproject is een verkeersprognose opgesteld of zal een verkeersprognose worden opgesteld. De vraag die deze prognose dient te beantwoorden is: hoeveel verkeer zal er in de toekomst te verwerken zijn? Het antwoord op deze vraag heeft verstrekende gevolgen voor nut en

noodzaak van het betreffende project. Wij maken er daarom bezwaar tegen dat in de huidige praktijk van verkeersprognoses wordt gerekend met een olieprijs van \$ 30 in 2020.

Deze inschatting is namelijk sinds 2000 ongewijzigd. Inderdaad schommelden de olieprijsen toendertijd rond deze prijs, ook al waarschuwden diverse deskundigen ook toen dat de olieprijsen op langere termijn verwacht konden worden (fors) te gaan stijgen. De gehanteerde prognoses worden voor uw ministerie aangeleverd door het Kennisinstituut voor Mobiliteit. Ook in de meest recente voorspelling van dit instituut (oktober 2008) wordt desondanks nog gerekend met een lage olieprijs van \$ 30 en zelfs met een verder dalende olieprijs tot 2020². Een merkwaardige constatering, indien gerealiseerd wordt dat de olieprijs in januari 2009 rond de \$ 45 schommelt, maar tegelijkertijd op de futuremarkt een olieprijs van \$ 70 in 2011 wordt afgerekend. Niet alleen de meerderheid van deskundigen maar ook wereldwijd opererende oliehandelaren rekenen dus met stijgende olieprijsen. Wij adviseren uw ministerie bij het opstellen van verkeersprognoses dan ook geen gebruik te maken van dit advies van het Kennisinstituut voor de Mobiliteit. In plaats daarvan adviseren wij een realistische aanname te maken voor de toekomstige olieprijsen, bijvoorbeeld door de momenteel gehanteerde prijzen voor toekomstige levering op de futuremarkt over te nemen.

Gevolg van het hanteren van een (te) lage olieprijs zou zijn dat het Ministerie de toekomstige groei van het autoverkeer onrealistisch hoog inschat. Deze zomer heeft laten zien wat hoge brandstofprijzen reeds op de korte termijn met het verkeer doen.

Lokale leefbaarheid wordt verder aangetast

Het plan tot het aanleggen of verbreden van een snelweg leidt er toe dat voor de bewoners

van en omstreken een verdere toename van luchtverontreiniging te vrezen is. Zowel voor wat betreft de algemene achtergrondconcentratie als van lokale concentratieniveaus. Hetzelfde geldt voor geluidhinder en barrièrewerking van infrastructuur. Deze verslechtering van de leefbaarheid zal in eerste plaats optreden langs de te verbreden snelweg. De verslechtering in leefbaarheid zal echter ook plaatsvinden langs de vele aan- en afvoerwegen van deze snelweg. Daarbij valt in het bijzonder te denken aan invalswegen van steden en dorpen, welke veelal nu al erg druk zijn. Significante effecten zijn daarbij te verwachten tot op een afstand van zo'n 50 kilometer van de wegverbreding, zoals een ministeriële analyse met betrekking tot de verbreding van de A4 Burgerveen-Leiderdorp heeft aangetoond³.

Voor wegverbredingsprojecten vragen wij dat ook een inschatting wordt gemaakt van de effecten op de luchtkwaliteit en leefbaarheid op alle aan- en afvoerende wegen welke aansluiten op de opritten en afslagen van de snelweg. Voor zover de veranderingen in verkeersprognose op deze wegen significant zijn, kunnen dit wegen op grote afstand van de te verbreden snelweg betreffen.

Luchtkwaliteit verslechtert verder

Als gevolg van het in 2008 aangenomen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) behoeft binnenkort niet langer een luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd voor het onderhavige wegverbredingsproject. Deskundigen en diverse groepen in heel Nederland hebben het NSL echter op vele aspecten bekritiseerd tijdens de inspraak van dit plan in oktober en november 2008⁴. Deze inspraak is tot op heden onbeantwoord gebleven door het Ministerie van VROM.

2 Verkenning autoverkeer 2012, Henk van Mourik, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2008, http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/Verkenning%20autoverkeer2012_tcm195-231338.pdf

3 brief Minister Eurlings aan de Tweede Kamer, 27 november 2007 <http://ikregeer.nl/document/KST112997> (brief), <http://ikregeer.nl/document/BLG13987> (bijlagen)

4 Zienswijze Milieudefensie Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, 4 november 2008 http://www.milieudefensie.nl/verkeer/publicaties/diversen/08-11-04_Inspraak_NSL.pdf
Bijlagen bij zienswijze Milieudefensie, overzicht procedure en overige zienswijzen: <http://www.milieudefensie.nl/verkeer/activiteiten/luchtkwaliteit/nsl>

Het plan is ook verzonden aan de Europese Commissie, van welke toestemming benodigd is voor het (mogen) overschrijden van de Europese luchtkwaliteitsnormen in Nederland. Overschrijdingen welke op vele plaatsen zullen plaatsvinden als gevolg van de voorgenomen wegverbredingen zonder dat effectieve maatregelen zijn gegarandeerd voor een betere luchtkwaliteit. Tot op heden heeft de Europese Commissie nog niet gereageerd op dit verzoek tot uitstel ('derogatieverzoek') om te voldoen aan de Europese normen.

Belangrijke voorwaarde voor het (tijdelijk) verkrijgen van een dergelijk uitstel om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen is dat een land het uiterste gedaan moet hebben om overschrijdingen te voorkomen. In Nederland kenmerkt het luchtkwaliteitsbeleid zich juist door actief verzet van de Rijksoverheid tegen allerlei mogelijke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voorbeelden zijn het verzet van de Minister tegen pogingen van Nijmegen en Amsterdam om vervuilende personenauto's zwaarder te belasten, de toegang tot milieuzones te ontzeggen of parkeervergunningen te weigeren. Milieuzones voor personenauto's bestaan echter reeds in diverse andere landen, en in liefst 37 steden in Duitsland.

Verder verzet het ministerie zich met hand en tand tegen het verder invoeren van 80 km zones op snelwegen, zoals inmiddels gevraagd door Milieudefensie en door diverse gemeenten in heel Nederland, waaronder de gemeente Amsterdam. Ook willen 10 gemeenten waaronder de vier grote steden verdergaande uitbreidingen invoeren rond de ingestelde milieuzones. Ook zij worden hierin consequent teruggedrukt door de Rijksoverheid. Het invoeren van een algemene snelheidslimiet van 90 km/uur bij dreigende overschrijdingen zoals in België is in Nederland nimmer ter sprake geweest. Invoering van een 80 km/zone op de A4 bij Leiderdorp is door het Ministerie onwenselijk geacht, omdat dit een 'desinvestering' zou betreffen van de in 1950 aangelegde weg ⁵. Het wél uitgevoerde luchtkwaliteitsbeleid kenmerkt zich vooral door het verwijzen naar Europa, het uitvoeren van vrijblijvende onderzoeken of het uittesten van beperkte pilot-projecten. Het is dan ook zeer twijfelachtig of de Europese Commissie Nederland het gevraagde uitstel van luchtkwaliteitsnormen zal verlenen. Zeker nu dezelfde overheid juist alles op alles zet om in zo kort mogelijke tijd een groot aantal wegverbredingsprojecten uit te voeren.

Urgente klimaatwaarschuwing Raad van Verkeer en Waterstaat volledig genegeerd

In het rapport 'Een prijs voor elke reis' van 28 januari 2008 ⁶ wordt het CO₂-beleid voor de transportsector als 'volstrekt onvoldoende' (p.12) afgeserveerd. Drie adviesraden, waaronder de Raad van Verkeer en Waterstaat vragen met het rapport 'aandacht voor de urgentie van dit vraagstuk' (p.11) en roepen op tot het 'forceren' van een 'trendbreuk' in CO₂ emissies.

Expliciet vragen de adviesraden om op korte termijn 'ondersteunend beleid' te introduceren zoals een 'betere ruimtelijke planning in combinatie met een goed openbaar vervoer' (p.12). Ook vragen de raden onder meer om maatregelen om carpoolen, telewerken en mobiliteitsmanagement te bevorderen, om fietsinfrastructuur te versterken en om mogelijkheden te creëren tot CO₂ differentiatie in parkeertarieven en parkeervergunningen (p.112).

Uw ministerie reageerde op dit rapport door te constateren dat zij daarin geen aanleiding zag het voor klimaat en transport relevante werkprogramma 'Schoon en Zuinig' eerder dan 2010 te evalueren op haar (klimaat)effectiviteit ⁷. Laat staan dat de minister in het advies aanleiding zag zijn 'eigen' verkeer en vervoerbeleid op het klimaataspect te herzien.

5 http://www.milieudefensie.nl/verkeer/publicaties/diversen/08-07-10_Brief_minister_A4Leiderdorp.pdf en http://www.milieudefensie.nl/verkeer/publicaties/diversen/08-09-18_Beroep_80km_A4Leiderdorp.pdf

6 Raad voor Verkeer en Waterstaat, VROM-raad, Algemene Energieraad, 28 januari 2008
http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/Een%20prijs%20voor%20elke%20reis_tcm195-212125.pdf

7 Kabinetsstandpunt, 15 oktober 2008
http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20081922_tcm195-231605.pdf

Ook de behandeling van het beleidsadvies en dit kabinetsstandpunt door de Tweede Kamer heeft niets van de gepaste urgentie mogen ontvangen. De behandeldatum is herhaaldelijk uitgesteld, recentelijk van 17 december 2008 naar 16 februari 2009. Als de bespreking op deze datum uiteindelijk wel zou plaatsvinden, is dat maar liefst 13 maanden na het verschijnen van het advies dat zichzelf als urgent bestempelt. In de tussentijd heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wel de tijd weten te vinden voor een heuse Spoedwet Wegverbreding, en worden liefst zeven wegverbredingsproject gelijktijdig in de inspraak gebracht.

Een uitgebreidere beschouwing van het falend klimaatbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is door Milieudefensie op 16 december aan de Tweede Kamer gezonden ^{8 9}.

Uitbreiding wegennet en doorstromingsmaatregelen klimaatnegatief

In de CE-studie 'Minder emissies door investeren in infrastructuur' is onderzoek gedaan naar het CO₂-effect van infrastructurele maatregelen zoals snelwegverbredingen ¹⁰. De studie is mede door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gefinancierd. De conclusie over het CO₂-effect van de aanleg en verbredingen van snelwegen is glashelder:

'Het extra verkeer zorgt er enerzijds voor dat het effect van betere doorstroming deels ongedaan wordt gemaakt. Anderzijds worden er op langere termijn in totaal meer kilometers gemaakt. Dit betekent dat infrastructurele maatregelen die een verbeterde doorstroming voor alle verkeer tot gevolg hebben over het algemeen op lange termijn de CO₂-emissies niet zullen reduceren maar eerder doen toenemen. Dit soort maatregelen zijn daarom geen effectief klimaatbeleid.' (p.13)

'Zo kan het oplossen van een kilometer file met infrastructurele maatregelen op de lange termijn tot wel zeven maal zoveel kilometers opleveren terwijl de emissiereductie per voertuig maximaal 50% is' (p.71)

Het rapport geeft eigenlijk alleen een positief CO₂-effect aan verdere investeringen in de fietsinfrastructuur. Ook wij zouden een dergelijke uitbreiding van de fietsinfrastructuur van harte toejuichen. Als kleine stap presenteerde CDA-er Joop Atsma in december 2008 zijn nota 'Fietsen in Nederland...een tandje erbij' ¹¹. De CDA-er 'verdiende' er 10 miljoen euro mee voor aanvullend, landelijk fietsbeleid. Een dergelijk bedrag bedraagt nog geen promille (0,1%) van de momenteel voorgenomen wegverbredingsprojecten.

Faciliteren van groei van het autoverkeer als stand beleid?

Veelvuldig is er door Milieudefensie op gewezen dat het faciliteren van autoverkeer in het algemeen leidt tot een verdere groei van het verkeer. En daarmee tot een steeds toenemende CO₂ emissie, een toenemende luchtverontreiniging, toenemende geluidshinder, toenemend ruimtebeslag binnen en buiten de steden, verdere aantasting van rust- en natuurgebieden.

Vaak wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verwezen naar de Nota Mobiliteit die tot doelstelling zou hebben om de groei van verkeer en vervoer te bevorderen. De feiten liggen toch wat anders. De Nota stelt immers slechts de groei van het verkeer 'in goede banen' te willen leiden doch uitdrukkelijk slechts voor zover mogelijk 'binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving' (p.10 ¹²).

8 Brief: Klimaatbeleid verkeer faalt op alle fronten, 12 december 2008 en

http://www.milieudefensie.nl/verkeer/nieuws/klimaatbeleid_verkeer_faalt_op_alle_fronten

9 Informatieblad: Klimaat en verkeer in negen stappen, december 2008

<http://www.milieudefensie.nl/verkeer/publicaties/infobladen/infobladklimaatbeleidin9stappen.pdf>

10 <http://www.rapportsysteem.nl/artikel/index.php?id=857&action=read>

11 <http://www.cda.nl/Portals/0/docs/rapporten/Fietsen%20in%20Nederland%20nov%202008%20def.doc%20%28Compatibiliteitsmodus%29.pdf>

12 Nota Mobiliteit 2005, Deel III: Kabinetsstandpunt, <http://www.notamobiliteit.nl/>

De bovengenoemde adviesraden, samen met diverse terzake kundige partijen hebben de afgelopen jaren uitgesproken dat de beleidsmatige kaders voor in elk geval klimaat, luchtkwaliteit, geluidhinder, ontsnippering en natuurbescherming niet gehaald worden. Met deze vaststellingen vervalt ook de grondslag voor het faciliteren van de groei van het autoverkeer op basis van de Nota Mobiliteit. Het huidige verkeer- en vervoersbeleid (dat inzet op het verder faciliteren van groei) is immers in directe strijd met bestaande beleidskaders voor milieu en leefomgeving.

Verkeersmodellen negeren effecten van infrastructuur op ruimtelijke ordening

De huidige praktijk in verkeersmodellen is ontoereikend om de verkeersgroei van infrastructuurprojecten op middellange en lange termijn te kunnen voorspellen. In de huidige praktijk worden immers identieke ruimtelijke prognoses gehanteerd voor zowel de autonome variant (zonder aanleg van infrastructuur) en de projectvariant (met aanleg van infrastructuur). Een bekend effect van de aanleg van infrastructuur is echter dat dit reeds op middellange termijn tot een gewijzigde ruimtelijke ordening van het studiegebied leidt. De praktijk van verkeersprognoses doen echter net alsof dit effect niet zal optreden. En geven daarom een onderschatting van het verkeer in de projectvariant.

Verkeersmodellen negeren verkeersaantrekkende werking

Verkeersmodellen zijn daarnaast niet in staat de verkeersaantrekkende werking van infrastructuur te modelleren. Bij een uitbreiding van de infrastructuur zullen mensen geneigd zijn vaker heen en weer te reizen naar bestaande bestemmingen en/of verdere bestemmingen voor bestaande verplaatsingen te kiezen. Daarnaast leidt een uitbreiding van de infrastructuur tot een centralisatie van productie, logistiek of dienstverlening of andere wijzigingen in het economisch productieproces welke leiden tot een groter aantal verplaatsingen voor dezelfde economische output. Verkeersmodellen zijn niet in staat dergelijke veranderingen te modelleren. In de beroepsprocedure tegen Westrandweg is dit vastgesteld door de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (27 november 2008, p.17). Zoals te lezen valt in een overzichtsartikel van prof. Todd Litmann blijkt uit het Europees onderzoek TRACE dat de verkeersaantrekkende werking van infrastructuur minimaal 76% bedraagt van de reistijdwinst.¹³

Dat wil zeggen dat bij een reistijdwinst van 5 minuten voor 10.000 auto's die voorheen gemiddeld 25 minuten op de weg reden, de verkeersaantrekkende werking $5/25 * 10.000 * 76\% = 1.520$ extra auto's bedraagt. Dat is een groei van 15% van het autoverkeer, puur en alleen het gevolg van het verbreden van de weg. Deze groei wordt in de huidige modellen echter op nul verondersteld, omdat het volgens Rijkswaterstaat 'te complex' zou zijn om de effecten te bepalen. De bovengemaakte rekensom van 15% is echter veel nauwkeuriger dan de 0% van Rijkswaterstaat.

Verkeersprognoses geven geen correct beeld van milieugevolgen van infrastructuur

Keer op keer is te zien dat verkeersprognoses voor de autonome variant en de projectvariant vrijwel identiek zijn. Weinig verwonderlijk; de terzake doende effecten -zoals verkeersaantrekkende werking en veranderingen in ruimtelijke ordening- zijn immers genegeerd. Van zorgvuldige prognoses is hierdoor geen sprake: beschikbare kennis over te verwachten effecten is immers buiten beschouwing gebleven. Desondanks worden deze prognoses gehanteerd om effecten op luchtkwaliteit, geluidhinder en doorstroming te bepalen.

De huidige praktijk rond verkeersmodellen is bovendien uiterst ondoorzichtig. Bij het project Tweede Coentunnel zou volgens de prognoses maar liefst 15% van het vrachtverkeer van de weg verdwijnen indien de Tweede Coentunnel aangelegd zou worden. Rijkswaterstaat betoogde dat dit het gevolg zou zijn van de gelijktijdige invoering van een 80 km zone, maar vrachtwagens rijden overal maximaal 80 km/uur. Bovendien keerden de 'verdwenen' vrachtauto's niet terug in de verkeersprognoses voor wegvakken waarnaar ze volgens Rijkswaterstaat zouden uitwijken. De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak, die tot doel heeft technisch advies aan de Raad van State te geven over technische disputen, oordeelde over deze en andere 'vreemde' verkeersprognoses dat het voor haar

13 <http://www.vtpi.org/elasticities.pdf> (p.34/35)

niet mogelijk was de verkeersprognoses in detail te controleren. In een vrijbrief voor het opstellen van welke verkeersprognose Rijkswaterstaat maar goed uitkomt: Rijkswaterstaat heeft haar modellen dusdanig afgeschermd dat de verkeersprognose toch door niemand gecontroleerd gaat worden.

Nauwelijks investeringen in fiets, openbaar vervoer en ruimtelijke ordening

De investeringskosten voor het bestreden project zijn veel groter dan de investeringen in fietsinfrastructuur en openbaar vervoer in de regio. Ondanks de groeiende problemen rond automobilititeit, blijft de overheid (veel) grotere bedragen investeren in de uitbouw van het wegennet ten opzichte van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Hetzelfde geldt voor investeringen in ruimtelijke ordening waarmee de noodzaak voor verplaatsingen weggenomen of verminderd kan worden. Voorbeelden zijn het aanbieden van meer functies in de directe nabijheid van woningen, en het lokaal afstemmen van werkgelegenheid en voorzieningenniveau op woningbouw (en omgekeerd). Hierbij dient te worden overwogen dat een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) van dit project er onder andere op gebaseerd dient te zijn dat een *even groot bedrag* wordt besteed aan dergelijke maatregelen als de geraamde investering in het project, teneinde een vergelijkbaar 'nul-alternatief' te verkrijgen. Wij dringen aan op een dergelijke analyse, gebruikmakend van realistische verkeersprognoses, juiste economische waardering van milieu-effecten en een financieel gelijkwaardig nul-alternatief.

Conclusie

Wij dringen aan op gepaste aandacht voor de aanbevelingen van de Raad van Verkeer en Waterstaat in haar rapport 'Een prijs voor elke reis'. Een jaar na het verschijnen is deze aandacht uitgebleven. Ook vragen wij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat haar verantwoordelijkheid te nemen voor het tekortschietend klimaatbeleid en luchtkwaliteitsbeleid met betrekking tot het wegverkeer. Daartoe behoort het uitwerken van een visie over infrastructuurbeleid welke ons land kan voorbereiden op een wereld waarin oliecrisis en klimaatcrisis steeds urgenter de toon zullen zetten. De door het Ministerie voorgestelde plannen tot snelwegverbredingen op maar liefst 37 locaties brengen ons juist verder van de hoognodige transitie in mobiliteitsbeleid.

Hoogachtend,

Het bestuur van de Vereniging Milieudefensie,
namens deze,

F. Kohler
Algemeen Directeur

T.E. Geurink
Adjunct Directeur

bijlage : bekendmaking bestreden besluit