

Waar een wil is, komt een weg

*Door onze redacteur
Arjen Schreuder*

Het laatste stuk van de ring om Eindhoven kost bijna een miljard. Lokale politici willen het. Onderzoekers zeggen: niet nodig.

Zijtaart.

Echt blij zijn de mensen in Zijtaart niet met de plannen voor een nieuwe autoweg langs hun dorp. Inwoner en actievoerder Erik de Vries: “Als wij een deel van onze gezondheid en ons welzijn moeten inleveren voor de maatschappelijke vooruitgang, dan wil ik eerst graag weten dat die maatschappelijke vooruitgang er komt. Dan zeg ik: toon met cijfers aan dat een weg noodzakelijk is om die vooruitgang tot stand te brengen.”

Het is merkwaardig gesteld met de aanleg en verbouwing van een kleine vijftig kilometer autoweg die wordt aangeduid als de Noordoostcorridor. Al jaren worden plannen gemaakt om de ruit van snelwegen rond Eindhoven aan de oostkant uit te bouwen tot een hele ring. De Brabantse gedeputeerde Ruud van Heugten (CDA): “U ziet op de kaart dat er zes snelwegen op Eindhoven uitkomen met auto’s die zich allemaal een weg moeten banen over die ene randweg. We kunnen niet afwachten tot het verkeer helemaal vaststaat.”

Voor het project ligt zo’n 870 miljoen euro op de plank, van Rijk, provincie en gemeenten. De werkzaamheden duren van 2017 tot 2022. Maar is het echt nodig? Uit onderzoek bleek dat slechts een deel van de plannen echt rendabel is, namelijk een weg van west naar oost. En dan vooral door groeiprognoses die volgens verschillende deskundigen te optimistisch zijn. Volgens onderzoeksbureau CE is het “onwaarschijnlijk” dat de investeringen meer opleveren dan ze kosten. De landelijke Commissie voor de Milieueffectrapportage (MER) vindt een veronderstelde verkeersgroei die hoger is dan elders in Nederland “moeilijk te verklaren”.

Zeer onrendabel

Drie jaar geleden besloot het kabinet 268 miljoen euro bij te dragen aan de Noordoostcorridor. Aan dat besluit ging een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) vooraf, verplicht als het Rijk voor een project meer dan 125 miljoen euro onttrekt aan het fonds met aardgasbaten. De analyse, gemaakt door bureau Witteveen+Bos, stelde dat de baten van een nieuw stuk snelweg iets ten noorden tussen Eindhoven en Helmond de kosten met liefst 200 procent zouden overtreffen. Goed nieuws voor de plannenmakers. Maar de opwaardering van de provinciale weg tussen Veghel en Asten en een nieuw stuk autoweg bij Zijtaart zouden veel minder rendabel zijn. Als je alle plannen voor de Noordoostcorridor zou uitvoeren, aldus de analyse, zouden de baten de kosten slechts voor 68 procent dekken.

Zag het kabinet in het onderzoek reden van deelname af te zien? Nee. Ook een second opinion bracht het kabinet niet aan het twijfelen. Dit onderzoek, van het Amsterdamse wetenschappelijke bureau SEO, was nog kritischer. Als het rendabele stuk autoweg tussen Eindhoven en Helmond er komt, stelde SEO, dan zijn investeringen in de rest van de corridor “zeer onrendabel”.

Bovendien twijfelde SEO aan onderdelen van de MKBA. Zo was in de analyse gerekend met slechts één scenario voor mobiliteit, en dan ook nog het scenario waarin de meeste groei

wordt voorspeld. Uitgaan van één scenario is tegen de regels die het Rijk zelf het opgesteld voor een MKBA. De analyse veronderstelde ook dat de groei van de werkgelegenheid in deze regio zeer groot zal zijn. SEO: “Er kan worden getwijfeld aan het realiteitsgehalte van deze veronderstelling.”

De makers van de MKBA hebben bovendien geen gebruik gemaakt van een verkeersmodel dat Rijkswaterstaat toepast voor regionale projecten, het Nederlands Regionaal Model, maar van een model van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). De verschillen zijn groot.

Zo wordt in het SRE-model het aantal arbeidsplaatsen in 2020 ruim 200 procent hoger geschat dan in het gevalideerde model van Rijkswaterstaat. En nog iets: in de MKBA zijn de uitkomsten van het hoge groeiscenario vermengd met cijfers over hoeveel geld mensen over hebben om niet in de file te staan uit een ander scenario. “Onjuist”, oordeelde het onderzoeksbureau CE vorige week daarover. En laten die cijfers uit dat andere scenario nu 10 procent hoger uitvallen. CE-onderzoeker Maarten 't Hoen: “Zo maak je de uitkomst hoger.”

Onvolledig rapport

Alle reden, zou je zeggen, om je nog eens af te vragen of het gehele plan moet worden uitgevoerd. Maar daar denken de bestuurders in Brabant niet aan. Als ergens het primaat van de politiek duidelijk wordt, dan is het wel hier, bij de discussie over de Noordoostcorridor. Waar een wil is, komt een weg.

Systeemfout ‘Leg projectplan sneller voor aan een tegenmacht’

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse helpt politici aan informatie voor beslissingen over grote projecten. Soms worden zulke analyses genegeerd, zegt onderzoeker Niek Mouter van de TU Delft, maar ze hebben ook al leed voorkomen. Zo besloot de politiek af te zien van een zeer onrendabele Zuiderzeelijn.

Fout gaat het in Nederland dikwijls doordat er geen goede probleemanalyse wordt gemaakt, aldus Mouter “Er wordt al snel geroepen dat er ‘iets moet gebeuren’ aan bijvoorbeeld de bereikbaarheid. Maar wat precies het probleem is dat moet worden opgelost en waarom dit een probleem is, blijft op de achtergrond. Dat leidt tot faalprojecten als de Fyra, de hsl-zuid, het Spuiforum in Den Haag en de tram tussen Utrecht en De Uithof.”

Nederland moet een ‘tegenmacht’ organiseren die in een vroeg stadium plannen kritisch beoordeelt, vindt de onderzoeker. “Het liefst in het eerste half jaar. Na die tijd zijn bestuurders al te zeer verliefd op hun project om er afstandelijk over te kunnen oordelen.”

De provincie en de betrokken gemeenten hebben een nieuw verkeersmodel laten maken. Daaruit blijkt dat de wegen rondom Eindhoven weliswaar een jaar of tien later dan verwacht vol zullen staan, maar de problemen zijn dan wel even groot. De mobiliteit rondom Eindhoven groeit volgens het nieuwe rapport tot 2030 met 9 procent. Het aantal inwoners neemt met 4 procent toe en het aantal arbeidsplaatsen met 11 procent. De prognoses zijn gebaseerd op voorspellingen van de provincie Noord-Brabant en de betrokken gemeenten.

Ook dat rapport is helaas onvolledig, stelde de Commissie voor de MER onlangs vast. Want nergens staat wat het doel van de Noordoostcorridor precies is, bijvoorbeeld met hoeveel de reistijd moet worden bekort. Evenmin is duidelijk in welke mate negatieve effecten als

luchtvervuiling en geluidhinder opwegen tegen de voordelen van nieuwe wegen. Letterlijk schrijft de commissie: “Zo is er geen eenduidige, harde ondergrens geformuleerd voor de te realiseren projectdoelen en geen bovengrens gesteld aan de negatieve effecten die het project mag veroorzaken.”

Niet wachten op problemen

Het maakt op de bestuurders weinig indruk. “De verkeersmodellen geven aan dat we vast gaan lopen”, zegt wethouder Jan van Burgsteden uit Veghel. “Natuurlijk zitten er nadelen aan de aanleg van een groot infrastructureel werk als de Noordoostcorridor. En natuurlijk worden de mensen daar begrijpelijkerwijs niet blij van. Maar de weg is van groot belang voor Veghel. Mobiliteit en bereikbaarheid staan bij de ondernemers samen met arbeidsmarkt op plaats één.”

De Brabantse gedeputeerde Van Heugten, geconfronteerd met alle kritiek, legt uit dat aanleg van de Noordoostcorridor enkele “gevoelige” kwesties raakt, zoals de vraag of er een tunnel of een brug moet komen in het dal van het riviertje de Dommel. Maar nut en noodzaak staan voor hem als een paal boven water. “We kunnen niet wachten tot de problemen hier net zo groot zijn als in de Randstad. Als we niets aan de wegen doen, staat alles hier straks vast. Dan moeten de mensen hier veel te lang naar hun werk reizen en dan willen ze hier niet meer wonen.”

Als je een weg tussen oost en west aanlegt, stelt Van Heugten, dan moet je óók de wegen die daarop aansluiten verbreden. Die worden trouwens helemaal niet zo breed, minder breed dan snelwegen. Je mag er maar tachtig kilometer per uur rijden. En die verkeersprognoses? Uit recente verkeersonderzoeken, aldus Van Heugten, blijkt wel degelijk dat er in de ‘brainportregio’ meer autoverkeer zal komen.

‘Het steunen van een voetbalclub is ook niet rendabel’

En dan nog iets. Een kosten-batenanalyse van een nieuwe weg mag gewenst zijn, zeker in tijden van crisis, maar de politiek hoeft de uitkomst ervan niet klakkeloos te volgen, vinden regionale bestuurders. Wethouder Van Burgsteden: “Als we alles wat niet rendabel is of niet het gewenste berekende rendement haalt niet meer doen, ondermijnen we het bestaan van de gemeente. Een gemeente is geen bedrijf. Als dat wel zo zou zijn, zouden we met veel activiteiten stoppen.”

Gedeputeerde Van Heugten: “Een MKBA mag nooit bepalend zijn voor politieke besluiten. Je kunt niet alles in modellen gieten. Windmolens zijn ook niet rendabel. Toch bouwen we die. Als een gemeente een voetbalclub steunt, is dat ook niet rendabel. We moeten ons niet gek laten maken.”

Het laatste nieuws, van vorige week, is dat de Tweede Kamer toch een nieuwe MKBA wil laten maken voor de Noordoostcorridor. De Kamer roept minister Schultz van Haagen (Infrastructuur, VVD) op andere, eerder wegbezuinigde knelpunten op de Brabantse wegen aan te pakken, en pas daarna de wegen bij Eindhoven eventueel te verbouwen.