

Zachte effecten geven de doorslag bij 'nee' tegen Ruit Eindhoven

Baten-kostensaldo zegt niet alles

THOMAS VAN DE SANDT

Op 27 november stemde de Tweede Kamer tegen een Rijksbijdrage van € 271 miljoen aan de Ruit rond Eindhoven, waarmee het plan voor de uitbreiding van de Eindhovense randweg op losse schroeven is komen te staan. Opvallend is dat de Kamer de negatieve gevolgen voor milieu en omgeving zwaarder heeft laten wegen dan de economische baten, in tegenstelling tot bij eerdere infra-projecten.

Waar er vooraf rekening mee was gehouden dat het op een miniem verschil van één stem aan zou komen, stemden uiteindelijk 82 Kamerleden tegen de Ruit en 60 vóór. Opvallend daarbij was de rol van de PVV-fractie, die tegenstemde terwijl PVV-Kamerlid Barry Madlener eerder nog een motie indiende om de weg juist versneld aan te leggen.

Al jaren is er gesteggel over de plannen om de snelwegen rond Eindhoven aan de noordoostkant uit te bouwen tot een complete ring. De provincie is voor de Ruit omdat het de bereikbaarheid bevordert en daarmee de economie stimuleert. De gemeenten Eindhoven, Nuenen en Laarbeek zijn fel tegen vanwege overlast voor de omwonenden en de natuur. De Ruit verdeelt zelfs de regeringspartijen: VVD is voor, de PvdA tegen.

In totaal moet het infraproject € 870 miljoen gaan kosten, maar zijn die investeringen wel rendabel? Minister Schultz – fervent voorstander van de Ruit – schermde met een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), waarin afhankelijk van de economische groei een baten-kostenverhouding tussen de 3,5 en 1,0 genoemd wordt.

Volgens Niek Mouder, specialist MKBA aan de TU Delft, staart Schultz zich echter blind op dit saldo, terwijl hierin niet alle effecten zijn meegenomen. 'Voor Kamerleden is het van belang zich te realiseren dat de effecten op bijvoorbeeld natuur,

landschap, cultuurhistorie, archeologie en recreatie niet in dit saldo voorkomen en dat ze dus zelf een afweging moeten maken in hoeverre ze deze effecten laten meewegen. Dan kan het best zijn dat GroenLinks tot een andere conclusie komt dan de VVD. Prima. Als ze maar in staat worden gesteld om een eigen afweging te maken.'

Mouter verwijt het Schultz dat ze ook bij eerdere projecten – bewust of onbewust – de Kamer niet duidelijk heeft geïnformeerd over wat precies in het saldo is opgenomen. 'Wij hebben onderzoek gedaan naar de debatten rond de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de Rijnlandroute en de Ring Utrecht, en daarbij Kamerleden met de portefeuille infrastructuur geïnterviewd. Toen bleek dat veel van hen dachten dat natuureffecten

wel in de baten-kostenverhouding waren opgenomen.'

Die bewustwording lijkt nu wél ingezet. De partijen die tegen de Ruit van Eindhoven stemden, lieten in het debat weten dat effecten die niet in het saldo zijn meegenomen – met name de negatieve gevolgen voor natuur en leefbaarheid – daarbij de doorslag gaven.

Of dit het begin is van een nieuwe trend durft Mouter niet te zeggen. 'Ik hoop dat bij toekomstige projecten, zoals bijvoorbeeld bij nieuwe windparken of grote ict-projecten, alle effecten op een evenwichtige manier worden gepresenteerd aan politici. In ieder geval komt een minister er vanaf nu niet meer mee weg om enkel en alleen op basis van de baten-kostenverhouding conclusies te trekken.' **TW**