

# De meeste projecten kunnen in de ijskast

Aantal grote uitbreidingsplannen wegen



## Hoogleraar: Geplande nieuwe snelwegen voorlopig niet aanleggen

ISABEL BANEKE

Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft is het hartgrondig eens met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB), die zich afvragen of de infrastructurele plannen die nog op stapel staan wel rendabel zijn. "Het Nederlandse hoofdwegen- en spoornet heeft geen belangrijke missende schakels meer, we zijn compleet."

Projecten voor de aanleg en verbreding van wegen liggen tot 2028 vrijwel volledig vast. "Daarover zijn allang knopen doorgehakt, een deel van de plannen is zelfs gebaseerd op rekenarij van voor de economische crisis", zegt Van Wee. "Met de kennis van nu waren er waarschijnlijk andere beslissingen genomen."

De hoogleraar denkt dat er minder asfalt nodig is dan gepland. De wegen worden minder belast dan verkeerskundigen jaren geleden voorspelden, waardoor kosten-batenanalyses van projecten niet meer kloppen. "De plannen op de plank zouden heroverwogen moeten worden."

De meevallende verkeersdrukke heeft diverse oorzaken. Het aantal huishoudens daalt. Het aantal autobezitters stijgt nog wel, maar minder snel. Mensen werken thuis of met flexibele werktijden.

Welke infrastructurele plannen Rijkswaterstaat zou moeten uitstellen of schrappen durft Van Wee niet te zeggen. Wel noemt hij de huidige wegwerkzaamheden rondom Schiphol-Amsterdam-Almere, met ruim 4 miljard euro de grootste en duurste wegutbreiding van Nederland. "Dat is een typisch voorbeeld. Ik twijfel er ernstig aan of wegverbreding van de A9 bij de Gaasperdammerweg rendabel zal zijn, er rijdt een stuk minder verkeer dan aanvankelijk werd verwacht."

Ook aan het succes van het nieuwe route A4 tussen Delft en Schiedam twijfelt de hoogleraar. "Dat stukje asfalt is het duurste stukje snelweg ooit", stelt hij. "De besluitvorming rammelde, een aantal varianten voor het plan is niet goed onderzocht. Hoewel er nu minder files staan op de A13, vermoed ik dat de baten niet opwegen tegen de kosten."

Van Wee adviseert het volgende kabinet plannen niet te snel vast te leggen. "Maak ze wel en houd opties open, maar giet ze pas zo laat mogelijk in beton", aldus Van Wee. "Twee keer vier rijstroken in de Randstad en daarbuiten twee keer drie is nu de norm, maar is dat overal wel nodig? Ik denk dat er een heleboel economische verspilling tegen is te gaan."