

Meer verkeer door uitbreiding A4

De aanleg van een nieuw stuk A4 tussen Delft en Schiedam, en verbreding van de A13 zal het wegverkeer nog meer stimuleren en het milieu belasten, voorspelt professor Hansen van de sectie transport & planning van CiTG.

×INGO HANSEN

Dertig jaar geleden besloot de rijksoverheid de autosnelwegverbinding A4 Delft-Schiedam (zeven kilometer) aan te leggen. Er werd alvast een zandlichaam aangebracht voor

een tracé. Nu probeert de rijksoverheid opnieuw de noodzaak voor de aanleg aan te tonen. Van twee varianten zijn de effecten vergeleken: een variant waarbij de A13 verbreed wordt in combinatie met de aanleg van een nieuwe A16 van Doenkade-Terbregseplein (in totaal negentien km); en een variant met een nieuwe verbinding van Ypenburg naar de Maasvlakte met een tunnel onder de Nieuwe Maas.

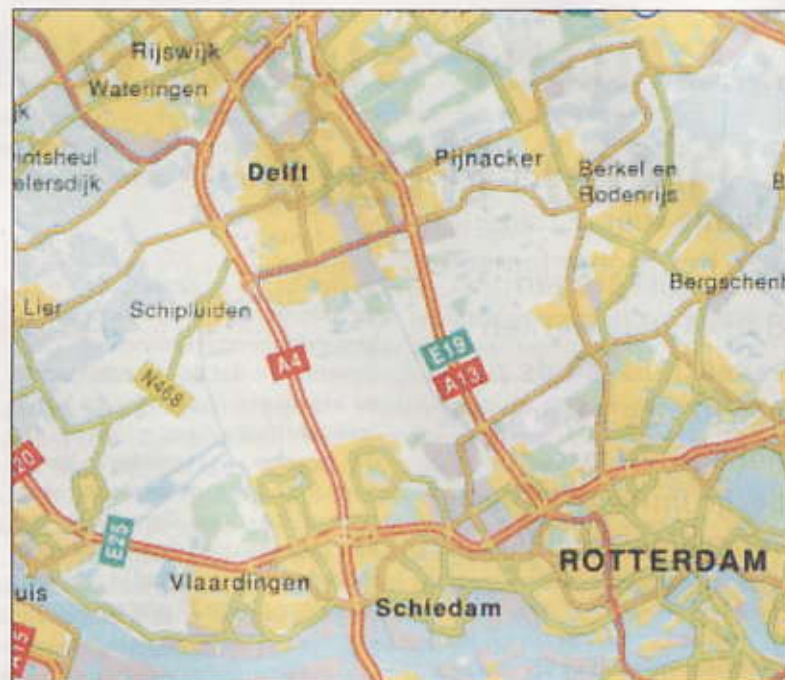
De geplande capaciteitsuitbreiding zou in 2020 leiden tot een verhoging van de verkeersintensiteit met circa 130 duizend voertuigen per etmaal (A4) of met honderdduizend (verbreding A13). Geen van beide varianten resulteert echter in een 'adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling'. Het gemiddelde reistijdverlies tijdens de spits op het veertien kilometer lange A13-traject tus-

sen Ypenburg en Kleinpolderplein bedraagt nu tien minuten. Dat zou verminderen naar vier minuten. Dit vergt wel een investering van 920 miljoen euro voor de A4 of 2,1 miljard euro voor de A4 en A16. Dit is naar mijn mening een zeer slecht rendement. Het door de aanleg gestimuleerde extra verkeer is ook in strijd met de noodzaak de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂ uitstoot te verminderen.

Bovendien is de verkeersstudie gestoeld op zeer betwistbare uitgangspunten. Zo zijn alternatieve

'De vervoerprognose in de Trajectnota berust daarnaast op onrealistische aannames'

varianten achterwege gelaten. Zoals een nieuwe verbinding (A14) tussen Leidschendam en het knooppunt Terbregseplein in Rotterdam. Of de opwaardering van het onderliggende provinciale wegennet in combinatie met de aanleg van bufferruimtes met toeritdosering en beprijzing bij de aansluitingen van de autosnelwegen. Daarnaast is de invloed van de nieuwe spoortunnel Delft met vier doorgaande sporen van Rijswijk tot en met Rotterdam niet onderzocht. Een hoogfrequente treindienst met zes intercity's en zes sprinters per uur en richting, zou zeker een significante verhoging van het treingebruik bewerk-



stellen. Een aantrekkelijke snelle bus- of toekomstige light-raailijn tussen Kijkduin-Delft-Pijnacker-Zoetermeer kan ook vele autoritten vervangen.

De vervoerprognose in de Trajectnota voor 2020 (een toename van vervoer met 39 procent) berust daarnaast op onrealistische aannames. Zo zou de arbeidsparticipatie stijgen van 43 naar 47 procent; het autobezit met 50 procent toenemen; en de brandstof niet meer dan 1,05 euro per liter kosten. Deze aannames zijn door de economische crisis en ineenstorting van de verkoop van auto's en vrachtwagens volstrekt achterhaald. Waarschijnlijk zal het verkeer tussen Ypenburg en het

Prins-Clausplein in de toekomst helemaal vastlopen, als de A4 Delft-Schiedam en/of de A13 wordt verlengd respectievelijk verbreed en ook de A16 wordt aangelegd. De maatschappelijke kosten door fileverlusting op de A13 zijn naar mijn mening veel minder dan de netto contante waarde van te besparen investeringskosten voor de uitbreiding van de wegcapaciteit.

Prof. Ingo Hansen werkt bij de sectie transport & planning op de faculteit CiTG.



[Foto: Hans Stakelbeek/FMAX]