

# Regeren is vooruitzien, ook als het om asfalt gaat

Prognoses waarop de uitbreiding van snelwegen wordt gebaseerd, blijken achterhaald. Het is daarom tijd voor een pas op de plaats en herbezinning, aldus **Wim ter Keurs** en **Jaap van Meijgaarden**.

**H**et negeren van de feitelijke verkeersontwikkeling, zoals bij de A9 (Trouw, 30 juli), en het blijven vasthouden aan onrealistisch hoge verkeersprognoses, maken een principiële herbezinning op verkeersprognoses en de besluitvorming daarover, noodzakelijk. Hoewel het verkeer de afgelopen jaren fors is afgenomen, blijven Rijkswaterstaat en minister Schultz van Haegen zich voor de besluitvorming baseren op hoge verkeersgroei en pleiten zij voor uitbreiding van de A9 tot twee maal vijf rijstroken met een wisselstrook, tegen beter weten in. Recent nog stelde het Centraal Planbureau voor de verbreding van de A27 bij Utrecht naar achteren te schuiven, vanwege achterblijvende verkeersontwikkelingen. Eerder had het CPB dat ook al ten aanzien van de A9 geadviseerd. Toch blijft de minister vasthouden aan de snelle verbreding van beide snelwegen. Onbegrijpelijk, gezien de enorme bedragen die met deze projecten gemoeid zijn en de ruimtelijke gevolgen.

## Hoogste scenario

In 2011 bepaalde het ministerie van I&M dat voor verkeersprognoses het door Rijkswaterstaat (RWS) beheerde Nederlands Regionaal Model (NRM) gebruikt dient te worden. Als variabelen in dat model worden naast ruimtelijke gegevens, de sociaal-economische groeiverwachtingen van het scenario Global Economy (GE) gebruikt. Dit is het hoogste van de vier scenario's die in 2006 door de voorloper van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau zijn ontwikkeld voor de langere termijn. Het is niet meer verantwoord om op basis van prognoses volgens dit hoogste scenario besluiten te nemen over miljardenprojecten. Vanaf 2000 was er namelijk geen gemiddelde jaarlijkse bbp-groei van



De snelweg A9 door de Bijlmer verwerkt veel minder verkeer dan verwacht. FOTO KOEN VAN WEEL, ANP

2,7 procent waarvan het GE-scenario uitgaat; de jaarlijkse bbp-groei kwam de afgelopen vijftien jaar gemiddeld niet boven de 1,5 procent uit.

Hetzelfde speelt bij regionale projecten, zoals de Rijnlandroute bij Leiden, waarvan de kosten op iets minder dan 1 miljard zijn begroot. Ook daar is het hoogste scenario uitgangspunt, terwijl in de maatschappelijke kosten-batenanalyse is berekend dat er bij het lage scenario Regional Communities (veel realistischer) sprake zal zijn van een negatieve contante waarde van niet minder dan 335 miljoen euro! De feitelijke verkeersontwikkeling bin-

nen Zuid-Holland bevindt zich zelfs nog onder dit laagste scenario. Desondanks is afstappen van de ingeslagen weg kennelijk teveel gevraagd.

## Leegloop

Een herbezinning op de prognosemethodiek is noodzakelijk. Ook sociaal is er een trendbreuk. Het platteland loopt leeg, de trek naar de Randstad neemt fors toe. Het regionaal verkeer zal waarschijnlijk zelfs afnemen. Ook autodelen en het gebruik van de elektrische fiets remmen de verkeersgroei. De omvang van de beroepsbevolking zal volgens de WRR afnemen en daarmee ook het woon-

werkverkeer. De groei van de bevolking zal bovendien fors lager zijn dan volgens het hoogste scenario.

Voor besluiten over grote infrastructurele projecten moet eerst een analyse worden uitgevoerd, waarbij de kans op zowel een minimale groei en mogelijke terugloop van het verkeer, als een duidelijke groei van het verkeer op hun waarschijnlijkheid worden beoordeeld. Pas dan zullen verantwoorde besluiten kunnen worden genomen. Zolang dat niet gebeurt dient ieder besluit over grote infrastructurele projecten te worden uitgesteld. De belangen zijn daarvoor groot genoeg.



**Wim ter Keurs**  
voorzitter Stichting Behoud Stad,  
Natuur en Landschap Rijnland  
**Jaap van Meijgaarden**  
voormalig plv. directeur directie  
economie en vervoer van de provincie  
Zuid-Holland

## commentaar

De mening van de krant, verwoord door leden van de hoofdredactie en senior redacteuren.

## Liever geen islamitische middelbare school, dan een slechte

**Bestuur is drukker met geruzie dan met opzetten van school**

**N**u Amsterdam een nieuwe islamitische middelbare school tegenhoudt, heeft Nederland alleen in Rotterdam nog een vorm van islamitisch voortgezet onderwijs. Dat is veel minder erg dan het lijkt. In theorie is het jammer dat de kinderen van de circa 45 islamitische basisscholen hun opleiding veelal niet kunnen vervolgen aan een school van dezelfde religieuze snit. Geloofsopvoeding houdt niet op als de kinderen twaalf zijn, het verlangen van moslims naar een goede middelbare school die past bij hun levensovertuiging evenmin. Tegen de achtergrond van een veelkleurig onderwijsbestel,

dat tot aan het hoger onderwijs op religieuze gronden gebaseerd kan zijn, doet het gemis zeer. Maar tegenover de gewenste werkelijkheid staat de praktijk van alledag. De feiten zijn dusdanig dat de gemeente Amsterdam steun verdient voor zijn pogingen de oprichting te voorkomen van een nieuwe islamitische middelbare school. Amsterdam had tot 2010 het Islamitisch College Amsterdam, maar die school moest dicht. Die had te weinig leerlingen en was kwalitatief al jaren onder de maat. Over de enige andere islamitische middelbare school, het Ibn Ghaldoun in Rotterdam, waren er ook zorgen. De diefstal van examens maakte vo-

rig jaar een einde aan die school, die een soort doorstart maakte met een nieuwe naam, onder een christelijk bestuur. De kwestie Ibn Ghaldoun leidde tot de discussie of die school niet veel eerder dicht had moeten. Staatssecretaris Dekker kwam met voorstellen om de vrijheid van onderwijs enigszins in te perken. Onder andere wil hij dat bevoegde incapabele onderwijsbestuurders niet zomaar meer een nieuwe school kunnen oprichten. Hoe zinnig dat idee is, bewijzen de perikelen in Amsterdam. Daar wil de SIO een nieuw Islamitisch College oprichten. Amsterdam vermoedt dat oude bestuurders een stevige vinger in de pap heb-

ben. Zeker is dat het nieuwe bestuur lijdt aan intern geruzie. Dat tast de betrouwbaarheid zo aan dat een nieuwe school geen kans van slagen heeft. Onduidelijkheid blijft er ook over de verwachte leerlingaantallen. In deze sfeer weigert Amsterdam een geschikt gebouw te zoeken. Dat kan SIO-voorzitter Soner Atasoy onverteerbaar noemen. Maar zolang het bestuur meer tijd besteedt aan onderlinge ruzie dan aan het opzetten van een goede school, is het voor islamitische jongeren en voor hun ouders beter dat er geen nieuwe middelbare islamitische school komt. Liever geen school, dan een slechte.