

Tilburg, 6 maart 2014

Aan: College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Kenmerk: VV04.05-38-mv

Betreft: aanvulling op zienswijze BMF en anderen op Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Noordoostcorridor (NRD-NOC)

Geacht College,

Op 16 december 2013 zonden wij u onze zienswijze op de NRD-NOC. Kort daarvoor, op 3 december 2013, constateerde de Tweede Kamer in een aangenomen motie dat nut en noodzaak van het NOC-project in brede kring ter discussie staan. In dezelfde motie drong de Kamer aan op het opstellen van een nieuwe MKBA met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses (model van Rijkswaterstaat) alsmede op de optimalisatie van het project. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft u van de wens van de Kamer in kennis gesteld.

Op 13 februari 2014 heeft de Commissie MER advies aan u uitgebracht waarin zij vraagt niet alleen de onderdelen van het project verder uit te werken maar ook de structuur van het hele project nogmaals goed af te wegen. Dit in verband met gewijzigde inzichten, onder andere omtrent de te verwachten groei en verdeling van het verkeer. Daarbij vraagt zij om de volgende essentiële informatie:

- ✎ een scherpe definitie van de project- en milieudoelen zowel op het niveau van de gehele NOC als op het niveau van de onderdelen van het tracé;
- ✎ concreet uitgewerkte toetsingscriteria voor beide niveaus afzonderlijk;
- ✎ een analyse die onderscheid maakt tussen oplossingsrichtingen voor de korte termijn en voor de lange termijn en daarmee voor respectievelijk actuele problemen en mogelijke, toekomstige problemen;
- ✎ een analyse die zich concentreert op aspecten waarin alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar maatregelen het verschil kunnen maken;
- ✎ een helder verantwoorde, totale winst- en verliesrekening voor het project in termen van doelbereik en milieueffecten.

Inmiddels heeft u laten weten:

- ✎ dat u een nieuw, Brabant-breed verkeersmodel laat opstellen;
- ✎ dat u in het komend half jaar samen met het Rijk een nieuwe MKBA voor het project zult maken;
- ✎ dat u intussen voortgaat met de uitwerking van de ontwerp-alternatieven voor de ruit om daarmee zowel de kosten als de positieve en negatieve effecten ervan in beeld te brengen.

De door de Tweede Kamer en de Minister gewenste optimalisatie van het project behelst overigens meer dan de uitwerking van de door de stuurgroep benoemde alternatieven. Daarbij moeten zeker ook de door de Commissie MER geconstateerde lacunes in de informatie worden ingevuld, anders kan het milieubelang namelijk niet adequaat worden meegewogen en wordt ernstig afbreuk gedaan aan de kwaliteit van het project.

Uw aanpak wekt bij ons de indruk dat u de drie inhoudelijk met elkaar verweven activiteiten - verkeersmodel, MKBA en optimalisatie van het project - gelijktijdig en min of meer onafhankelijk van elkaar wilt uitvoeren terwijl onzes inziens volgtijdelijkheid en goede onderlinge afstemming geboden zijn. Zo vergt de nadere analyse van oplossingsrichtingen voor de korte en lange termijn ook een doorrekening met het verkeersmodel.

Naar onze mening dient het verkeersmodel twee sets berekeningen van intensiteiten, reistijden en dergelijke in het prognosejaar op te leveren, één voor het hoge en één voor het lage groeiscenario. Het spreekt vanzelf dat de hierbij te hanteren aantallen arbeidsplaatsen per verkeerszone vooraf voor hoge en lage groei geprognosticeerd moeten worden en dat de reistijden ook met die in de huidige situatie moeten worden vergeleken. Daarbij moet worden voorkomen dat gemeenten en SRE wederom veel te optimistische verwachtingen als input voor het model aanleveren, realisme is geboden. Door veel gemeentelijke plannen is inmiddels een streep gehaald (zo krijgt in Gemert-Bakel eerder aangekochte grond weer landbouw als bestemming; in Helmond is de bevolkingsprognose aanzienlijk bijgesteld).

Met de uitkomsten van het verkeersmodel kunnen vervolgens de voor de MKBA benodigde reistijdeffecten voor de relevante alternatieven worden berekend. Reistijdwinst vormt immers veruit de belangrijkste bate voor aanleg van verkeersinfrastructuur. De voor de MKBA gehanteerde uitgangspunten en veronderstellingen dienen helder en traceerbaar te zijn.

Bij de reistijdeffecten plaatsen we de volgende kanttekening: het project NOC beoogt oplossingen te bieden voor het regionale verkeer. Op (inter)nationaal niveau is de aanwezige infrastructuur (behoudens noodzakelijke verbreding van de A58 en A67) op orde. Een vervangende A2-functie voor de N279 tussen Den Bosch (A2) en Asten (A67) wordt door vrijwel niemand gewenst en hoort zeker niet tot de doelstelling van het project. Dit betekent dat de reistijdwinst moet worden uitgesplitst naar regionaal en doorgaand verkeer, alleen dan kan men zien in welke mate het project bijdraagt aan de doelstelling en in welke mate sprake is van niet-bedoelde en mogelijk zelfs ongewenste neveneffecten.

Wij menen dat de hierboven geschetste aanpak niet tot vertraging hoeft te leiden maar dat die juist, vanwege zijn meer integrale karakter, vertraging kan helpen voorkomen. Met de aanpak van lokale knelpunten hoeft bovendien niet te worden gewacht. Wij hopen dat deze aanvulling op onze zienswijze van 16 december 2013 niet alleen tot aanpassing van de NRD leidt maar ook tot een spoedige en helder geformuleerde opdracht voor de vervolgonderzoeken, die uiteraard in samenspraak met Rijk en SRE wordt opgesteld. Wij zien uit naar de publicatie daarvan.

Met vriendelijke groet,
mede namens Brabants Landschap,

Nol Verdaasdonk,
directeur Brabantse Milieufederatie.

cc: Statencommissie Mobiliteit en Financiën