

p/a Arjen van Halem
Van Dormaalstraat 3
5624 KH Eindhoven
arjenvanhalem@planet.nl

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Brabant

betreft: bespreking Advies Stuurgroep Brainport-oost inzake de Noordoostcorridor (NOC),
Cie M en F, 4 oktober 2013, agendapunt 6.1

Geachte statenleden,

In deze brief roepen wij u op om kritisch te bezien of de provincie er verstandig aan doet om op dit moment het advies van de stuurgroep Brainport-oost inzake het voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor ongewijzigd over te nemen. Het betreft een zeer kostbaar maar sterk verouderd project, gebaseerd op achterhaalde groei prognoses en verouderde inzichten over de mobiliteitsontwikkeling. Er wordt veel gebiedsvreemd (vracht)verkeer naar wegen geleid die daar absoluut niet voor zijn bedoeld. Van een slimme, bij Brainport Eindhoven passende, ontwikkeling is helaas geen sprake.

Het *Platform NOC* volgt de ontwikkelingen rond de NOC op de voet. Het platform bestaat uit vertegenwoordigers van een groot aantal milieu- en bewonersgroepen. Als voorzitter van het Platform NOC wil ik u graag nader informeren over een aantal aspecten van dit agendapunt.

Zoals u ongetwijfeld weet staat de aanleg van de Noordoostcorridor in brede kring ter discussie. Het idee van een wegenruit om Eindhoven stamt uit de jaren zestig (Structuurschema Hoofdwegennet 1966). Sindsdien hebben rijk en regio de aanleg van zo'n kleine of grote ruit vijf maal op verkeerskundige gronden proberen te motiveren. Dat heeft niet tot resultaat geleid. Wel zijn intussen vele bestaande wegen met goed gevolg verbreed. De huidige initiatiefnemer, de provincie, kiest voor een andere lijn: de ruit is nodig als ruimtelijk concept voor de verdere ontwikkeling van Brainport. Tot dusver lijkt die benadering succesvol: het rijk wil er, hoewel het vooral om regionaal verkeer gaat, fors aan meebetalen.

Het proces

U heeft in 2011 besloten om de Noordoostcorridor aan te leggen. Daarop heeft een groot aantal milieuorganisaties en bewonersgroepen het manifest "Beter verbinden! Van dure naar duurzame verkeersoplossingen" opgesteld. In dit manifest wordt een veel beperktere opwaardering van het wegennet rond Eindhoven en Helmond bepleit, met een grotere aandacht voor natuur, landschap en leefomgeving. [Manifest](#)

Het proces gaat intussen voort. Er is een groot aantal varianten bestudeerd en het resultaat moet uitmonden in een Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarin het aantal varianten tot één voorkeursalternatief wordt teruggebracht.

Zorgvuldige lezing van het advies leert dat de Stuurgroep Brainport-oost op 12 september 2013 niet tot een enkelvoudig, breed gedragen advies is gekomen. Over de aansluiting Ekkersrijt, de ligging ten noorden of ten zuiden van het Wilhelminakanaal, een brug over of een lange geboorde tunnel onder het Dommeldal, tracering ten noorden of ten zuiden van het Wilhelminakanaal of alternerend, voor de kruising met de Zuidwillemsvaart een brug of tunnel met verdiepte ligging bij Aarle-Rixtel, wel of geen omleiding om Helmond, etc. bestaat nog geen begin van overeenstemming. Het enige waarover de lagere overheden en de provincie het wel eens zijn is dat het sneu zou zijn wanneer de toegezegde rijksbijdrage van € 260 mln. zou komen te vervallen. Door nu voor een oplossing te kiezen waarbij (nog) niet bestaande problemen worden aangepakt maar de echte problemen op de A58 en A67 blijven liggen vergroot u de kans daarop aanmerkelijk.

Bijzonder belangrijk vinden wij dat Brainport niet is gediend met jaren zestig oplossingen. Kenniswerkers verlangen geen nieuwe wegen maar cultuur, goed onderwijs, openbaar vervoer en mooi wonen. De Brainportregio zou zich moeten profileren met innovatieve, slimme oplossingen: *smart mobility*. De rijksbijdrage van € 260 miljoen is immers afkomstig uit FES-gelden, bedoeld voor economische structuurversterking. Daarbij denken wij niet in de eerste plaats aan nieuw asphalt, transport en logistiek maar wel aan slimme en veilige verkeersgeleiding. Een exportproduct. Van de kenniseconomie.

Aan u wordt gevraagd om wensen en bedenkingen m.b.t. het advies kenbaar te maken.

Wat ons Platform betreft hoort daar zeker bij:

1. hernieuwd onderzoek naar nut en noodzaak in het licht van recente bevindingen van het Planbureau voor de Leefomgeving. Onlangs heeft het PBL een notitie 'Vergrijzing, verplaatsingsgedrag en mobiliteit' (juni 2013) uitgebracht. [PBL](#) Daarin wordt geconcludeerd dat de vergrijzing de groei van de automobilititeit niet alleen afremt maar ook een dempend effect op met name de ochtendspits heeft, het verkeer wordt meer over de dag gespreid. Tot 2020 wordt een groei van nog maar ca 1 % per jaar verwacht, daarna volgt een afname.
2. onderzoek naar de gebruikte sociaal-economische input bij de verkeersberekeningen. Goudappel-Coffeng heeft in antwoord op vragen vanuit de klankbordgroep gemeld dat in drie van de vier gevallen is gebleken dat prognoses achteraf te hoog bleken wegens te optimistische groeiverwachtingen, verstrekt door de opdrachtgever. Bovendien is uitgegaan van een overall hoge economische groeiverwachting (Global Economy, 2.7 % groei tussen 2000 en 2020 en 2.3 % tussen 2020 en 2040). Volgens Goudappel moest dit van het ministerie maar niets verhindert u om ook naar de uitkomst van een op dit moment realistischer scenario te vragen. Dat geeft gevoel voor de bandbreedte en helpt voorkomen dat omvangrijke investeringen veel te vroeg of zelfs geheel ten onrechte worden gedaan.

Inmiddels is uit landelijke cijfers voor de groei van het autoverkeer (CBS) het volgende gebleken:

Procentuele verandering van het autoverkeer i % per jaar

Periode	Feitelijke groei CBS / KIM (%/j)	Global Economy scenario (%/j)	Goudappel (%/j)	PBL (%/j)	ANWB (%/j)
2000 – 2005	1,40	1,05			
2005 – 2008	0,72	1,05			
2008 – 2010	0,00	1,05			
2010 – 2020		1,05	0,87	1,3*	
2020 – 2030		1,05	0,27	- 0,9*	< 0
2030 – 2040		1,05		- 1,6*	< 0

De vetgedrukte cijfers berusten op metingen, de overige zijn veronderstellingen. De groei van het autoverkeer is dus al vóór de crisis van 2008 sterk afgenomen. *: geschat aan de hand van staafdiagram.

- onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten (MKBA). Rijk en grote gemeenten doen dit standaard, de provincie niet. Dit klemmt temeer omdat de MKBA van Witteveen en Bos (2010) negatief uitviel en de second opinion van SEO een nog negatiever beeld schetste. De grootste bate van een nieuwe weg bestaat uit reistijdwinst. Doordat de maximum snelheid intussen is teruggebracht van 100 naar 80 km/u slinkt de bate overeenkomstig. *Dit vraagt om een herziene berekening.*
- onderzoek naar fasering: eerst de doorstroming verbeteren voor regio-gebonden verkeer op de N279, kijken hoe dat uitwerkt en daarna, bij gebleken noodzaak een heel goed ingepaste oost-westverbinding aanleggen.
- handhaven van de regionale functie, geen regio-vreemd verkeer aantrekken: voorkom dat de N279 een vervangende A2 wordt. Dat gevaar dreigt ook bij sommige aansluitingsvarianten voor Ekkersrijt op de oost-westverbinding.
- onderzoek van een lange tunnel onder het Dommeldal, ongeveer tot Stad van Gerwen, uitmondend aan de noordzijde van het kanaal. Tot nu toe is alleen naar gegraven tunnels gekeken maar die zijn buitengewoon schadelijk voor de waterhuishouding, met name aan de zuidkant. *De gevoelige kwelwaterzone strekt zich daar uit tot aan Stad van Gerwen.*
- goed kijken naar de bouwkosten van tunnels. De tot dusver door de provincie verstrekte bedragen vertonen een aanzienlijke spreiding (Zie Bijlage).
- afwijzen van tracering Dommeldal-Lieshout aan de zuidzijde van het kanaal. Ook het aanleggen van een wegfundering is hier heel schadelijk. Bovendien worden dan de natuurgebieden Heerendonk en Ruweeuwsels doorsneden.

De voorgestelde keuze is dus prematuur wegens onvoldoende onderzoek. Aangezien er geen harde deadline voor het vaststellen van de businesscase bestaat (een eerdere uitspraak van de gedeputeerde hierover is bij navraag door het ED onjuist gebleken) kunt u beter uitspreken dat het onderzoek eerst moet worden voltooid.

Bovendien *lost het project geen duidelijk verkeersprobleem op.* Het hele project is van het begin af aan als abstract ruimtelijk concept voor Brainport neergezet ("de vier hoekpunten van de Ruit met hun economische clusters"). Als je beter kijkt blijkt dat twee van de vier clusters, waarvan men zegt dat ze de hoekpunten van de Ruit vormen, heel ergens anders

gezocht moeten worden. Zo ligt de agro-foodcluster niet bij Beek en Donk maar bij Veghel en deze is uitstekend ontsloten via de A50 en N279. En de automotive cluster bevindt zich niet bij Asten maar ligt verspreid over een groot deel van de Brainport.

Een tweede pijler van het project betreft het *verkeersluw maken van het Middengebied* tussen Eindhoven en Helmond (Rijk van Dommel en Aa). Hier worden door de NOC inderdaad enkele niet bijzonder zwaar belaste wegen aanzienlijk ontlast, elders neemt de belasting echter toe. Voor de wel zwaar belaste wegen (Europalaan/Sterrenlaan en Eisenhowerlaan) treedt echter geen verbetering t.o.v. de huidige situatie op. Zie Plan-MER N69, verkeer en bereikbaarheid, p. 16. Bovendien wordt het voor de recreatie van Brainport zo belangrijke uitloopgebied volgens de plannen doorsneden door een nieuwe autoweg die niet alleen een verbinding maar ook een barrière en bron van verstoring in het mooiste deel van het Middengebied vormt met een berekende verkeersintensiteit van 31.000 motorvoertuigen per etmaal.

Een derde, veel genoemde pijler betreft het kunnen beschikken over *een bypass ingeval van een calamiteit op het hoofdwegennet* rond Eindhoven. Sinds de verbreding van de A2 tussen Best en Leenderheide is de veiligheid gelukkig enorm verbeterd. Door het grote aantal rijstroken kan via aanleg van enkele 'schakelpunten' tussen A2 en N2 de doorstroming ook ingeval van lokale stremming op een behoorlijk peil worden gehouden, tegen aanzienlijk lagere kosten. Bovendien kan in uitzonderlijke gevallen de A50 als alternatief fungeren.

Het navrante is dat er ruim € 800 miljoen gemeenschapsgeld dreigt te worden gespendeerd aan een vaag ruimtelijk plan terwijl er *veel infrastructurele investeringen in Brabant zijn die een veel groter effect op de bereikbaarheid van Eindhoven hebben dan de Ruit*. Aan de bereikbaarheid van de Brainportregio als geheel verandert een weg langs het Wilhelminakanaal namelijk niets. Een snellere verbreding van de A58, het oplossen van de knelpunten op de A67, de realisatie van het hoogfrequent spoor en goede railverbindingen met Duitsland en België zijn voorbeelden van infrastructurele projecten die het economisch belang van de Brainportregio veel directer dienen.

Op grond van het bovenstaande roepen wij u op om:

- **de punten 1 - 8 in de NRD te laten opnemen en vast te leggen dat de resultaten van de gevraagde onderzoeken zullen meewegen in de verdere besluitvorming.**
- **hetzelfde te laten gelden voor de weloverwogen gemeentelijke standpunten t.a.v. het voorkeursalternatief. Het gaat niet aan om deze op financiële gronden op voorhand te negeren: als er goede argumenten voor zijn moet er meer geld voor worden uitgetrokken. Fasering kan daarbij helpen.**
- **opnieuw na te gaan waar de echte belangen van Brainport liggen. Die liggen niet in een extra regionale weg, maar in betere externe verbindingen via de A58, de A67 en het spoor en slimme oplossingen binnen het stedelijk gebied.**

Met vriendelijke groet,

Arjen van Halem

Bijlage: Kosten van tunnels (in mln €)

Plan-MER september 2010

Ruit met brug bij Dommeldal en brug bij Laarbeek	815
Meerkosten tunnel Laarbeek	230
Meerkosten tunnel Dommeldal	260
Meerkosten lange tunnel Dommeldal (lengten nergens vermeld)	720

'Fact sheets' 14-05-2013 (Klankbordgroep 24-06-2013)

Kale ruit met bruggen, 80 ipv 100 km/u	763
(exclusief 10 % onvoorzien en opslagen; volgens Memo Eindhoven 10-09-2013: 15 %	877)
Meerkosten tunnel Laarbeek	106
Meerkosten tunnel Dommeldal, 800 m	94

Memo Eindhoven 10-09-2013

Geboorde tunnel van ca 3 km lengte (140-158 mln/km)	420-475
<i>Gegraven</i> tunnel is ongeveer 10 % goedkoper	

Presentatie Witteveen+Bos, klankbordgroep 04-03-2012

Geboorde tunnel kost ca 150 mln/km; gegraven tunnel ca 170 mln/km	
<i>Geboorde</i> tunnel is ongeveer 12 % goedkoper.	