

Tilburg, 4 juni 2014

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

Betreft: Reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau Noordoostcorridor
Kenmerk: VV 04.05-867-mv

Geachte leden van Provinciale Staten,

Onlangs heeft het College van Gedeputeerde Staten de Reactienota op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Noordoostcorridor uitgebracht. Hierin worden de circa 1900 zienswijzen becommentarieerd. Alleen al het aantal ingediende zienswijzen geeft aan hoezeer dit omstreden project bij de bevolking in de regio leeft. Zoals bekend dient de NRD om het daarop volgende onderzoeksproces vorm te geven. Wat wordt wel en niet meegenomen, welke methodes worden gebruikt, enzovoorts.

Met deze brief willen wij u attenderen op enkele passages in de Reactienota die ons grote zorgen baren. We doen tevens een aantal voorstellen (in de vorm van een verzoek/pleidooi) die kunnen dienen om de koers van het project bij te stellen.

We vinden de reactie van het College van Gedeputeerde Staten op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage niet adequaat. Dat stelt ons bijzonder teleur aangezien wij dit advies in onze aanvullende zienswijze van 6 maart van harte hebben onderschreven. Het College van GS legt de kern van de kritiek vanuit zowel de Commissie voor de milieueffectrapportage als in vele zienswijzen te snel terzijde met als overweging dat de knelpuntgerichte benadering niet in redelijkheid valt te beschouwen als een alternatief voor de Noordoostcorridor (pagina 21). Daarmee wordt ten onrechte de indruk gewekt dat een tegenstelling zou bestaan tussen een korte en lange termijn aanpak. Het is onze stellige overtuiging dat de 'knelpuntgerichte aanpak' ook voor de lange termijn een verstandige aanpak is. Niet alleen omdat benadering mens, natuur en landschap spaart, maar ook omdat deze veel beter aansluit op de actuele inzichten en verwachtingen op het gebied van demografie en economische groei.

Hieronder gaan we meer in detail in op een aantal opmerkingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage en het antwoord daarop van het College van GS in haar Reactienota op de NRD.

De -in onze ogen redelijke- vraag van de Commissie voor de milieueffectrapportage om **onderscheid te maken tussen korte en lange termijnoplossingen en om fasering in de uitvoering** (eerst de N279 aanpakken en dan kijken naar toegevoegde waarde van de Oostwest-verbinding op doelbereik en milieueffecten) wordt in de Reactienota afgedaan als *"strijdig met onze ambitie"*. Deze ambitie zou *"randvoorwaarde voor de verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling van dit deel van de Brainportregio"* zijn, maar voor zover ons bekend is in geen enkel provinciaal document aangetoond dat zonder deze *"bereikbaarheidsstructuur van de Brainportregio"* geen profijtelijke economische ontwikkeling van dit deel van de Brainportregio mogelijk is. De benaming randvoorwaarde is daarom hier niet op zijn plaats.

De ambitie is weliswaar "*samen met de regio*" tot stand gekomen maar sinds de gemeenteraadsverkiezingen is **de koers van de regio** drastisch gewijzigd. De Reactienota gaat daaraan geheel voorbij en van enige vorm van heroverweging of -beoordeling is vooralsnog geen sprake.

Wij verzoeken uw Staten daarom het College van GS te bewegen in de NRD op te nemen dat ook zal worden onderzocht op welke andere manieren de toegezegde rijks- en provinciale bijdragen kunnen worden ingezet om de regionale economie te versterken en aldus de ambitie te realiseren. De in Helmond en Eindhoven uitgezette nieuwe koers met betrekking tot *smart mobility* dient daarbij uiteraard te worden betrokken.

Volgens de Reactienota wordt een **extra analyse toegevoegd op basis van de "meest actuele cijfers" en aangescherpte doelen en criteria**. Deze mededeling kunnen wij niet rijmen met het antwoord van GS op schriftelijke vragen van statenlid S. Smeulders¹. Daaruit blijkt dat de verkeersberekeningen met het BBMA, het opstellen van de MKBA en de optimalisatie van de alternatieven in de MER **los van elkaar** en gelijktijdig worden uitgevoerd, met als gevolg dat de resultaten van de meest recente en gedetailleerde verkeersberekeningen niet in de MKBA kunnen worden meegenomen.

Ook bij de **optimalisatie** wordt naar onze indruk te weinig gelet op **samenhang met maatschappelijke baten**. Het is alom bekend dat reistijdwinst de grootste positieve bijdrage van nieuwe infrastructuur uitmaakt. Voor ons spreekt het dan vanzelf dat de werkzaamheden niet los van elkaar worden uitgevoerd maar in de juiste volgorde en samenhang zodat de resultaten van het één (de resultaten van nieuwe verkeersberekeningen met de BBMA) gebruikt kunnen worden als input voor het andere (de MKBA), en dat de uitkomsten daarvan een rol kunnen spelen bij de keuze van alternatieven en van maatregelen voor de korte en lange termijn. Discussies over verschillende schaalniveaus (NRM versus BBMA) doen hier niet aan af, het is juist goed om beide met elkaar te vergelijken, zowel voor hoge als lage groei.

Daar komt nog bij dat voor de MKBA conform de wens van de Tweede Kamer en de minister van I&M met een hoog en een laag groeiscenario wordt gewerkt, maar dat dit bij de verkeersberekeningen met het BBMA niet zal gebeuren. Bij het **BBMA wordt alleen uitgegaan van hoge groei** van het aantal arbeidsplaatsen. Dit betekent dat op het niveau waarop alternatieven worden vergeleken en keuzes worden gemaakt, wordt voorbijgegaan aan de onzekerheid die naar voren komt als het verschil in uitkomsten bij hoge en lage groei (de bandbreedte). Gevoegd bij de ondoorzichtige wijze waarop het toekomstig aantal arbeidsplaatsen wordt verkregen (NRD-Verkeer, Bijlage 1, p. 76) ontstaat de indruk dat op een vooraf gewenste uitkomst wordt aangestuurd.

Wij verzoeken uw Staten ervoor zorg te dragen dat bij alle verkeersberekeningen van een hoog en een laag groeiscenario wordt uitgegaan en dat die mede als input voor de MKBA worden gebruikt.

Aan het voor de hand liggende verlangen van de Commissie voor de milieueffectrapportage om een **helder verantwoorde, totale winst- en verliesrekening voor het project** op te stellen in termen van **doelbereik en milieueffecten** wordt evenmin tegemoet gekomen.

Wij verzoeken uw Staten het daarheen te leiden dat deze verlies- en winstrekening er komt.

Daarnaast constateren we dat in de Reactienota aan enkele vanuit belangenorganisaties en burgers ingebrachte zienswijzen of onderdelen daarvan in het geheel geen aandacht geschonken is.

¹ Brief van GS d.d. 20 mei 2014.

We noemen een viertal voorbeelden en verzoeken u te bevorderen dat daarop alsnog een adequate reactie komt.

1. Stikstofdepositie

In de zienswijze van de Brabantse Milieufederatie, deel 3, bijlage 4 *Commentaar op de effecten Groen*, is een passage opgenomen over de stikstofdepositie. In dit deel van de zienswijze wordt signaleerd dat de NRD leidt tot een extra depositie van 5 à 10 Mol stikstof per hectare per jaar op het Natura2000 – gebied De Peel. Dit is in strijd met de bestaande provinciale verordening Stikstof en Natura2000, welke slechts 0,051 Mol stikstof extra per ha per jaar toestaat.

Ook de Programmatische Aanpak Stikstof, waarvan de parlementaire behandeling nog niet is afgerond, zal niet vanzelfsprekend een oplossing bieden.

Deze kwestie klemmt te meer, nu het Europees Hof van Justitie op 15 mei jongstleden een uitspraak gedaan heeft op een prejudiciële vraag van de Raad van State over de verbreding van de A2, waarin het Hof een zeer strikte lijn aanhoudt.

Wij bepleiten dat er een aanvulling op de Reactienota NRD Noordoostcorridor komt, waarin aangegeven wordt hoe het College van GS met de problematiek van de stikstofdepositie denkt om te gaan.

2. Geluid

In de zienswijze van de Brabantse Milieufederatie, deel 3, bijlage 5 *Commentaar op de effecten Grijs*, is een passage opgenomen over de methode waarmee in de NRD de uitwerking van geluid op aanliggende woningen in rekening gebracht wordt. Op deze methode worden een aantal punten van kritiek geformuleerd. Ook in de zienswijze van de gemeente Eindhoven is een vergelijkbare kritiek te vinden.

Er wordt een afkapniveau gekozen van 48 dB Lden, waar een lagere waarde gebruikelijk is. De woningen, die in de GES-klasse 7 en 8 zitten (dus de zwaarst met geluid belaste woningen) worden buiten beschouwing gelaten omdat men redeneert dat bij alle woningen waar men boven de 67,5 dB Lden uitkomt, automatisch sanering zal plaatsvinden tot 48 dB Lden. Dit is om meerdere redenen een onjuiste handelwijze. Op de eerste plaats is het in strijd met de systematiek, die men in de NRD zegt aan te hangen 'doorrekening vindt plaats op basis van kale effecten'. Op de tweede plaats bestaat er geen saneringsplicht tot een buitenniveau van 48 dB Lden – er bestaat alleen een saneringsplicht tot een binnen-niveau van 33 dB Lden. Bovendien bestaat deze saneringsplicht niet automatisch als de Noordoostcorridor niet als aanleg van een nieuwe weg, maar reconstructie van een bestaande weg wordt aangemerkt – wat in beginsel op delen van het tracé denkbaar is.

Wij bepleiten dat er een aanvulling wordt gemaakt op de Reactienota NRD Noordoostcorridor waarin aangegeven wordt hoe het College van GS om zal gaan met de berekening van de geluidsbelasting op woningen en de daarbij gehanteerde systematiek.

3. Luchtkwaliteit

Verschillende insprekers hebben de provincie gevraagd niet lichtzinnig om te gaan met de beoordeling en normering van luchtkwaliteit. De NRD laat het bij de constatering dat in alle varianten aan de norm voldaan wordt en geeft daarom slechts oppervlakkige schetsen van effecten van De Ruit op de lokale luchtkwaliteit. Dit klemmt, omdat met name voor fijn stof de norm te hoog ligt. Het zou beter zijn om de mate van overschrijding van de WHO-richtwaarde (die de helft van de norm is) en het effect van de Ruit daarop in beeld te brengen.

Wij bepleiten dat er een aanvulling komt op de Reactienota NRD Noordoostcorridor waarin het College van GS een nadere ambitie aangeeft, bijvoorbeeld dat aanleg van de Ruit nergens leidt tot een hogere fijnstofbelasting dan nu het geval is.

4. Concretisering aandachtspunten en aanbevelingen (paragraaf 8.2.6 Milieubeoordeling)

In de Reactienota worden de onderwerpen *Luchtkwaliteit* en *Twee scenario's* genoemd onder 8.2.6, *Milieubeoordeling wijzigen*. De onderwerpen *Methodiek geluidsbeoordeling* en *Stikstofdepositie* worden in het geheel niet genoemd, maar moeten waarschijnlijk ook onder 8.2.6 gerangschikt worden. Bij bovenstaande, maar ook bij een aantal hier niet genoemde onderwerpen, volstaat de Reactienota met de in onze ogen vage formulering dat "de provincie aandachtspunten en aanbevelingen voor de vervolgfase mee zal nemen in de onderzoeken".

Wij bepleiten nadere concretisering van deze punten in de milieubeoordeling en verzoeken uw Staten om van het College van Gedeputeerde Staten een aanvulling op de Reactienota te vragen.

We zijn uiteraard gaarne bereid een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,



Nol Verdaasdonk
directeur Brabantse Milieufederatie

c.c. :

- College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
- Gemeenteraden en Colleges van Burgemeester en Wethouders van Eindhoven, Helmond, Son en Breugel, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Laarbeek, Sint-Oedenrode, Veghel, Asten, Someren, Deurne en Gemert-Bakel
- Waterschappen Aa en Maas en de Dommel
- SRE
- Ministerie I&M
- RVOB
- Adviesgroep Brainport Oost