

Helvoirt, 27 mei 2012

Leden van Provinciale Staten van Brabant  
t.a.v. De Griffier, mevr. C. Dortmans, c.q. de heer A.J. Brul  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch

**Betreft: Infrastructuur in Brabant, Inpassingsplan (PIP) N279 Noord Den Bosch-Veghel**

Geachte Leden van de Provinciale Staten van Brabant,

Binnenkort besluit u over het PIP N279 Noord, Den Bosch-Veghel. Dit PIP-besluit is de start van een veel grotere serie onrendabele besluiten infrastructuur. Daarom willen we u onderstaande punten van overweging meegeven, waarvoor wij uw uitdrukkelijke aandacht vragen en daarbij een beroep doen op "uw verantwoordelijkheid".

1. Verspilling van overheids geld? In de meer dan 50 detaildocumenten met vele duizenden pagina's tekst ter onderbouwing van een PIP besluit, mist u de hoofdzaak. In het bestuurlijk taalgebruik, een MKBA, Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Die zou ieder verstandig gezin of ondernemer van nature uitvoeren bij iedere investering voor zichzelf. Bij de N279 Noord is al in 2009 een eerdere MKBA<sup>i</sup> uitgevoerd. Die toont aan dat de contant gemaakte baten gedeeld door de investeringskosten uitkomt op een factor 0,74. Een factor kleiner dan 1 betekent een maatschappelijk onrendabele investering. In Den Haag bepleiten de VVD minister en de 2e Kamer fractie VVD vol enthousiasme voor het meer systematisch gebruik van MKBA's. Via de Leidraad Oei<sup>ii</sup> is een dergelijke zorgvuldige afweging zelfs voorgeschreven. Waarom wordt hier besloten zonder actuele MKBA?
2. Zakelijk onverantwoord besluit? Het PIP-voorstel laat onbelicht dat de N279, vergeleken bij andere doorgaande wegen in Brabant relatief verkeersveilig is met een lage verkeersintensiteit. Het voorkeursalternatief verbreedt de N279 tot 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een voorlopige maximumsnelheid van 80 km/u. Dit dubbelzinnige PIP-voorstel laat onbelicht dat de N279 na upgraden tot 100 km of hoger, de snelste weg wordt tussen de Randstad en Midden en Zuid-Duitsland. Als gevolg wordt de N279 ook de drukste weg van Nederland. GS vermeldt bij deze kritiek: "De verkeersonderzoeken tonen niet aan dat de verbrede N279 een alternatieve route wordt voor vrachtverkeer richting het Ruhrgebied." Geen wonder want om deze conclusie te bereiken, beperkt het verkeersmodel (bijlage bk) het studiegebied tot de driehoek 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Asten/ Someren." Zelfs een leek kan via iedere routeplanner zien dat deze veronderstelling altijd tot deze voor GS wenselijke conclusie leiden. Hoe kan nu besloten worden als iedere leek, laat staan Statenleden, kan zien dat dit verweer van GS in de echte boven-regionale wereld niet gaat standhouden met zeer ernstige en kostbare verkeerskundige consequenties?
3. Gebrek aan helicoptervisie? De Provinciale Omgevingscommissie (POC) tekende in haar negatieve advies d.d. 24 januari 2013 al aan: 'Hier wreekt zich het feit dat geen aandacht is gegeven aan de plaatsing van het wegvak in het bredere beleidskader en perspectief van de Noord-Oost Corridor.' Het Statenvoorstel op pagina 5 een zeer gekleurde weergave van dit POC-advies. In dit kader valt een onrendabele investering (factor 0,74) in een relatief verkeersveilige N279 met een lage verkeersintensiteit, niet los te zien van de nog meer onrendabele en veel grotere investering in Brainport/NOC (factor 0,68)<sup>iii</sup>. Toch zijn er andere drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant met veel hogere verkeersintensiteiten en veel meer verkeersongevallen (Kennedylaan, N270, N65 bijv). Een MKBA voor ondertunneling van de N65 bij Helvoirt berekent zelfs een zeer rendabele investering met een factor 2,19<sup>iv</sup>. Die factor geldt waarschijnlijk voor alle zeer drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant als gevolg van veel hogere verkeersintensiteiten, wegvallen van verkeerslichten, hogere rijnsnelheden en, last but not least, gezondheidseffecten. Wanneer rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van gebiedsontwikkeling op en naast die ondertunnelde wegen, zal die factor 2,19 nog aanzienlijk kunnen stijgen. Hoe is denkbaar dat de Staten van Brabant nu zouden kiezen voor

een onrendabele investering en veel meer rendabele investeringen daardoor niet meer kunnen uitvoeren? Hoe kan de SP in de 2e Kamer tegen het uitvoeren van de Brainport/NOC stemmen en in de Staten voor?

4. Verantwoordelijk voor tenminste 40-74 sterfgevallen per jaar? Het is algemeen bekend dat omwonenden langs een drukke verkeersweg 1-2 jaar korter leven. Omgerekend over drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant naar verloren levensjaren van verkeersslachtoffers, gaat het dan over tenminste 40-74 sterfgevallen per jaar<sup>v</sup>, een veelvoud van de dodelijke verkeersslachtoffers op die wegen. Het is dan ook terecht dat de PVV in de 2e Kamer aandacht vroeg voor de problemen van omwonenden van de Kennedylaan. Welke bestuurder, laat staan Statenleden PVV, kan verantwoordelijkheid nemen voor deze onrendabele investering N279 Noord als veel rendabele investeringen ook dit grootste milieuschandaal van Brabant kunnen oplossen?
5. Minachting voor de samenhangregels in de AWB? Op pagina 92 van bijlage bz over de zienswijzen, geeft GS een zeer gekleurd beeld van de betreffende 8 zienswijzen zoals blijkt uit dit voorbeeld<sup>vi</sup>. De uitspraak van Gedeputeerde dat het planologisch onmogelijk is een knip aan te brengen in een weg, blijft onvermeld. Juist daarom wordt in die zienswijzen uitdrukkelijk gesteld dat AWB afd. 3.5 expliciet regels geeft inzake samenhangende besluiten die niet worden nagekomen zoals ook al bleek uit het advies POC. Het verweer van GS dat het procestechnisch onmogelijk is die plannen aan elkaar te koppelen, zal in rechte niet standhouden omdat het GS de noodzakelijke helicoptervisie of wil ontbreekt om via kosten/baten analyses begrotingstechnisch de meest rendabele projecten te selecteren. Willen de Statenleden dan toch uitdrukkelijk handelen in strijd met AWB afd. 3.5?
6. Ambtelijke misleiding of kennisgebrek? De opmerkingen in die 8 zienswijzen over de gezondheidseffecten voor omwonenden langs drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant en overschrijding van de normen luchtverontreiniging langs die wegen, doet GS af als ongegrond. Toch zijn die feiten erg goed gedocumenteerd op [www.n65.nl](http://www.n65.nl) onder de knop links Brabant. Opmerkelijk is dat GS daarbij verwijst naar de N279 terwijl de zienswijzen uitdrukkelijk andere veel drukker en onveiligere wegen door bebouwde kommen in Brabant bedoelen. Nog opmerkelijker is dat GS de verwijzing naar het EHRM arrest Oneryildiz-v.-Turkey<sup>vii</sup> laat ontbreken over de strafrechtelijke gevolgen van het gedogen van dit grootste milieuschandaal van Brabant langs drukke wegen door bebouwde kommen. Is hier sprake van kennisgebrek of van misleiding?
7. Grote juridische risico's? GS vermeldt terecht dat volgens die 8 zienswijzen er een drietal procedures lopen waarin een verbod wordt gevorderd op iedere uitgave voor bestaande infrastructurele plannen rond Helmond, Eindhoven, N270/ N279/ NOC/ Brainport onder dwangsom van het tienvoudige van die uitgaven. GS doet ook deze juridische risico's af met de rechtvaardigingsgrond dat het procestechnisch onmogelijk is die plannen aan elkaar te koppelen. Het is de intentie van klagers deze 3 procedures tot het EHRM in Straatsburg door te zetten. Willen voldoende Statenleden dit toch wel zeer aanzienlijke juridische risico lopen voor een serie onrendabele plannen infrastructuur?
8. Strafrechtelijke verantwoordelijkheid? Het EHRM arrest Oneryildiz-v.-Turkey is redelijk duidelijk en stelt: "lays down a positive obligation on States to take appropriate steps to safeguard the lives of those within their jurisdiction (s)". Het is ook duidelijk dat GS de daaruit resulterende verplichting om te investeren in veel rendabelere projecten infrastructuur dan de N279 Noord niet wil nakomen. Wil iemand riskeren dat GS als orgaan en/of in persoon strafrechtelijk zou worden veroordeeld indien dit PIP-besluit toch wordt genomen?

Met vriendelijke groet,  
Stichting Comité N65OH

<sup>i</sup> [http://www.n65.nl/N279\\_rapport\\_MKBA-10-11-2009.PDF](http://www.n65.nl/N279_rapport_MKBA-10-11-2009.PDF) Tabel S1 op pag. 5.

<sup>ii</sup> [http://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/economische\\_evaluatie/overzicht\\_effecten\\_infrastructuur/](http://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/economische_evaluatie/overzicht_effecten_infrastructuur/)

<sup>iii</sup> <http://www.n65.nl/mkba-t-structuur-ruit-eindhovenv2.pdf> Tabel 14 op pag. 20.

<sup>iv</sup> <http://www.n65.nl/Baten-Tunnel-bij-Helvoirt-MKBA.pdf> Tabel onderaan pag 1

<sup>v</sup> [http://www.n65.nl/Regionale\\_Kerncijfers-Bevolkingsdichtheid-2010.xls](http://www.n65.nl/Regionale_Kerncijfers-Bevolkingsdichtheid-2010.xls)

<sup>vi</sup> <http://www.n65.nl/Zienswijze-N279-Samenhang-def.pdf>

<sup>vii</sup> <http://www.n65.nl/CASE-OF-ONERYILDIZ-v.-TURKEY.pdf>