

Deze aflevering bewijst dat je met modellen alles kunt bewijzen en bewijst daarnaast een ernstige denkfout bij de TaskForce en dovemansoren.

De TaskForce laat Goudappel het Brabants verkeersmodel (BBMA) vergelijken met het Nieuw Regionaal Model (NRM). Uit die modelvergelijking blijkt dat door VKA+ de verkeersintensiteit per dag op de N65 toeneemt met gemiddeld 12.701 volgens BBMA en 3.663 volgens NRM. Vervolgens concludeert Goudappel dat BBMA de voorkeur verdient. Die 12.701 verkeerstoename N65 is al waarschijnlijker dan de eerdere Goudappel berekeningen die de verkeerstoename N65 op enkele duizenden hield. Maar vervolgens berekent BBMA op de A59 een verkeerstoename van 550 en NRM een verkeersafname van 580. En je hoeft geen groot modelgeleerde te zijn om te weten dat beide modellen daarom niet kunnen kloppen. Want al jaren betogen we dat uit iedere routeplanner blijkt dat tussen Antwerpen en Utrecht, afhankelijk van het punt van vertrek en aankomst, de langere A59 omweg vaak de voorkeursroute is vergeleken met de kortere N65. Dit in verband met de opstoppingen N65 tijdens spitsuren in de ochtend en de namiddag. Als 4 stoplichten verdwijnen bij een verbeterde N65, vloeit al dat A59 verkeer terug naar de N65 en dan praat je niet over 12.701 volgens BBMA maar over een mogelijk veelvoud daarvan.

Nu het bewijs over denkfouten bij de TaskForce. Antea berekent de stikstofbelasting voor Natura 2000 gebieden op basis van die 12.701 volgens BBMA en concludeert: *“Met alle optimalisatiesen extern salderen met drie boerderijen) zijn er nog steeds projectbijdragen (stikstofdepositie) op een aantal Natura 2000-gebieden.”* En dan wordt een verbeterde N65 moeilijk haalbaar bij de RvS en is voorshands op stop gezet. Maar de TaskForce gaat voorbij aan het feit dat die 12.701 voertuigen, of een veelvoud daarvan, nu een omweg nemen die wegvalt als de N65 wordt verbeterd. En die omweg betekent onnodige stikstofbelasting voor de betreffende 3 Natura 2000 gebieden waar de KDW waarden voor stikstof al zijn overschreden. En dan verplicht art. 6, lid 2 van de Habitat Richtlijn tot passende maatregelen. Vandaar dat we de TaskForce en de Gedeputeerd Milieu er op hebben gewezen dat het dus dwaasheid is om het project N65 stop te zetten want vermindert juist die stikstofbelasting. Temeer daar een gezond leefklimaat ons aller belang is. Niet alleen voor Natura 2000-gebieden maar ook voor omwonenden N65 bij een goede aanpak van de N65 via twee boortunnels of de Zuidtangent.

Het bewijs over dovemansoren bij de TaskForce zal binnenkort blijken uit hun reactie!
Voor alle details, zie <http://www.n65.nl/N65-Nieuws.htm>.