

Provinciaal blad van Noord-Brabant

ISSN: 0920-1408

Onderwerp

Beantwoording van vragen van de PvdA-statenfractie van 28 januari 2011 ex artikel 3.2 van het Reglement van Orde over de verbreding van de N279.

Nummer

59/11

Bijlage(n)

-

Vragen van het lid van Provinciale Staten

Annegien Wijnands d.d. 28 januari 2011

Geacht college,

In het Eindhovens Dagblad van donderdag 27 januari jl. staat in een ingezonden stuk van de heer E. de Vries met als titel “Verbreding N279 leidt tot meer files.”

De heer De Vries stelt daarin dat in de Plan-MER Noordoostcorridor de toename van het vrachtverkeer op de N279 ernstig onderschat zou zijn als gevolg van het gebruik van een regionaal verkeersmodel dat hier minder op is toegesneden dan een door Rijkswaterstaat gebruikt model.

In de Plan-MER schrijft u echter dat u zowel een verkeersmodel van Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant als een regionaal model van het SRE heeft toegepast. U maakt daarbij geen melding van grote verschillen tussen de uitkomsten.

Omdat de PvdA wil dat de besluitvorming over de Noordoostcorridor zorgvuldig verloopt stellen wij de volgende vragen aan het college van GS:

1. *Is het juist dat verschillende modellen op dit schaalniveau tot zeer verschillende uitkomsten kunnen leiden?*
2. *Bent u bekend met de in het artikel genoemde berekeningen van Rijkswaterstaat?*
 - a. *Zo ja, hebt u deze aan uw eigen uitkomsten getoetst en wat was daarvan de uitkomst?*
 - b. *Zo nee, bent u dan bereid dit alsnog te doen?*
3. *Zijn GS bereid om de uitkomsten van de vergelijking te betrekken in de besluitvorming?*

Namens de PvdA Statenfractie,
Annegien Wijnands



1. Is het juist dat verschillende modellen op dit schaalniveau tot zeer verschillende uitkomsten kunnen leiden?

Antwoord: dat is erg afhankelijk van de uitgangspunten en werkwijze die wordt toegepast bij de modellen. Daarom hebben wij bij het toepassen van de modellen voor de Noordoostcorridor het NRM-protocol (NRM staat voor Nieuw Regionaal Model) gebruikt. Dat is een protocol van Rijkswaterstaat dat gebruikt wordt om vergelijkingen met het zogenaamde hoofdwegennet goed te kunnen uitvoeren. Door toepassing van het protocol worden uniforme uitgangspunten en werkwijzen gehanteerd bij het uitvoeren van modelberekeningen. De uitkomsten uit de modellen op dit schaalniveau zijn daardoor vergelijkbaar en leveren geen opvallend verschillende resultaten op.

2. Bent u bekend met de in het artikel genoemde berekeningen van Rijkswaterstaat?

a. Zo ja, hebt u deze aan uw eigen uitkomsten getoetst en wat was daarvan de uitkomst?

b. Zo nee, bent u dan bereid dit alsnog te doen?

Antwoord: allereerst constateren wij dat er in twee projecten worden gewerkt aan de N279; de N279-noord ('s-Hertogenbosch-Veghel) en de Noordoostcorridor (waaronder de N279-zuid, Veghel-Helmond). De genoemde berekeningen hebben betrekking op het zuidelijke deel van de N279. Wij hebben uw vragen vanuit de optiek van dat project beantwoord.

Wij zijn bekend met in het artikel genoemde berekeningen van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is met experts betrokken bij de totstandkoming van de mer-procedure van de Noordoostcorridor en was lid van de stuurgroep. Op deze wijze is de inbreng van kennis door Rijkswaterstaat geborgd.

Wij zijn ons bewust van een toename van het vrachtverkeer. Het vrachtverkeer zal in 2020 echter niet met een factor 9 toenemen. Landelijke scenariostudies geven bijvoorbeeld aan dat het goederenvervoer op de weg van 2002 tot 2020 maximaal met een factor 2 zal toenemen. Dit komt overeen met een toename van het vrachtverkeer die in het planMER voor de Noordoostcorridor wordt beschreven.

Zoals bij het antwoord op de eerste vraag is toegelicht zijn resultaten van modelberekeningen niet zomaar onderling vergelijkbaar. Afhankelijk van de uitgangspunten en referentiesituaties die per onderzoek worden geformuleerd kunnen de uitkomsten van berekeningen op het wegennet verschillen. Dat is hier ook het geval. De berekeningen uit het artikel (groefactor 9) zijn op basis van andere referentiewaarden tot stand gekomen. Dergelijke naar verhouding

hoge cijfers op sommige wegvakken ontstaan onder andere als de opwaardering van de N279-noord (Den Bosch-Veghel) niet in de modellen wordt meegenomen. Wij zijn in de plan-m.e.r Noordoostcorridor uitgegaan van een referentiesituatie voor 2020 waarin bijvoorbeeld de opwaardering van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel en het hoofdwegennet bij Eindhoven en 's-Hertogenbosch zijn uitgevoerd.

Nummer

59/11

Op basis van de uitgangspunten voor de studies voor de Noordoostcorridor en het door ons toegepaste protocol van Rijkswaterstaat voor modelberekeningen, concluderen wij dat gegevens over de toename van het vrachtverkeer voldoende zijn meegenomen bij de afweging van de alternatieven op dit schaalniveau.

3. Zijn GS bereid om de uitkomsten van de vergelijking te betrekken in de besluitvorming?

Antwoord: in principe staan wij open om relevante aanvullende informatie te betrekken bij de besluitvorming. Wij zijn echter van mening dat daar in dit geval geen sprake van is. Zoals in antwoord op uw vragen 1 en 2 is betoogd, zijn de relevante berekeningen van Rijkswaterstaat al integraal onderdeel van het planMER en dus de besluitvorming.

Nummer: 2410058

Uitgegeven, 25 februari 2011

De secretaris van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
drs. W.G.H.M. Rutten