

# Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

Leden van de Staten van Brabant  
Provincie Noord-Brabant  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch

Betreft: Besluitvorming Infrastructuur wegen

---

Helvoirt, 11 maart 2011

Geachte Leden van de Staten van Brabant,

Allereerst van harte gefeliciteerd met uw (her)benoeming tot lid van de Staten van Brabant. De komende zittingsperiode gaat u belangrijke beslissingen nemen o.a. over uw methodiek van toewijzing van (Essent) gelden aan infrastructuur voor wegen, wegprioritering. De provinciale prioriteitenlijst is lang<sup>1</sup> en bevat meer projecten dan de begroting kan behappen. Vandaar dat wij u er op wijzen dat het gangbare beslissingsmodel tot foute beslissingen kan leiden.

Dat is het gevolg van langdurige een complexe planprocedures. Daarbij wordt ergens in het traject wel een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA in het jargon) gemaakt. Voor een juiste politieke wegprioritering moeten de verschillende wegprojecten echter onderling vergelijkbaar worden gemaakt met consistente MKBA-aannames. Dat is nu niet het geval. Als voorbeeld wijzen wij u op de structuurvisie Brainport<sup>2</sup>, ofwel de Noord-Oost Corridor (N279 en de Ruit). Bij een nadere analyse blijken bijv. 2 gebreken:

**MKBA:** In de oorspronkelijke MIRT-Verkenning 2008 werd een MKBA<sup>3</sup> uitgevoerd. Op basis van de directe effecten ontstond een negatief saldo van (contant gemaakt) € 702 Miljoen. In de eindrapportage lag het accent getalsmatig op "Indirecte synergie: extra kenniswerkers en bedrijven" voor tenminste € 3.532 Mio tot € 14.020. Details daarvan zijn niet publiek beschikbaar en dus ook niet verifieerbaar. Met name de hoge getallen voor indirecte synergie lijken meer op scenario analyses dan op realistische voorspellingen. De direct meetbare effecten van verkeerslawaaï en luchtverontreiniging blijken niet te zijn meegenomen.

**STERFERISICO:** In de MER-rapportage -MEROS-<sup>4</sup> wordt opgemerkt dat er geen mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn inzake luchtverontreiniging, omdat er

---

<sup>1</sup>[www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/verkeer-en-vervoer/wegen/wegenprojecten-in-brabant.aspx](http://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/verkeer-en-vervoer/wegen/wegenprojecten-in-brabant.aspx)

<sup>2</sup>[www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/ruimtelijke-ordening/structuurvisie/structuurvisie-deel-d-brainport-oost.aspx/~related/8113ABB7873349F1BD455CF8E0EF0A3A](http://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/ruimtelijke-ordening/structuurvisie/structuurvisie-deel-d-brainport-oost.aspx/~related/8113ABB7873349F1BD455CF8E0EF0A3A)

<sup>3</sup>[http://www.sre.nl/upload/164347\\_822\\_1228911510093-163205\\_822\\_1227866488031-Mirt\\_RapportageNieuw.pdf](http://www.sre.nl/upload/164347_822_1228911510093-163205_822_1227866488031-Mirt_RapportageNieuw.pdf)

<sup>4</sup><http://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/verkeer-en-vervoer/wegen/wegenprojecten-in-brabant/gebiedsontwikkeling/noordoostcorridor/milieu-effectrapport.aspx>

**POSTADRES**  
Sint Nikolaasstraat 12  
5268 EK Helvoirt

**MAILADRES**  
secretariaat@n65.nl

**INTERNETSITE**  
www.n65.nl

**TELEFOON**  
0411 – 622863  
**TELEFAX**  
0411 - 644008

## Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

geen concentraties boven de grenswaarden ontstaan. Vergeten wordt dat die grenswaarden uit de Wet Milieubeheer geen betrekking hebben op verkeersgerelateerde maar vooral op achtergrond luchtverontreiniging. Toch zijn er talloze studies en adviezen<sup>5</sup> die de meetbare gevolgen qua lokale sterfte van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging in kaart brengen. Die hebben aanzienlijke gevolgen voor het sterfterisico van omwonenden tot op 1000 meter. Langs de N65 bijv. 20-30 vermijdbare doden per jaar.

Als gevolg van bovenstaande is een meer summiere MKBA<sup>6</sup> verricht over een alternatieve investering in de N65 op basis van alleen de directe effecten. Daarom zijn de moeilijk meetbare ecologische effecten buiten beschouwing gebleven evenals de indirecte effecten met een per definitie hoog koffiedik gehalte. Niet alle directe effecten konden in deze fase al geheel vergelijkbaar worden gemaakt in deze vergelijking. We noteerden echter de volgende verschillen:

- Directe effecten contant op basis van 50 jaar en 5.5% rente: NoordOost corridor: € 702 Miljoen negatief; N65: € 209 Miljoen positief.
- Bij de NoordOost corridor moet nog rekening worden gehouden met een aanzienlijk bedrag aan sterfte van omwonenden als gevolg van luchtverontreiniging; bij de N65 zijn de positieve effecten daarvan al verwerkt.
- Bij de NoordOost corridor moet nog rekening worden gehouden met aanzienlijke investeringen om ecologische nadelen te compenseren, als dat al mogelijk is; de N65 geeft alleen ecologische voordelen.

Op grond van bovenstaande zijn we tot de conclusie gekomen dat het voor uw goede besluitvorming noodzakelijk is bovenstaande conclusies te laten valideren. Zo kunt u het uitgangspunt de Essent-gelden ten goede te laten komen aan de bevolking in Brabant verantwoord uitoefenen. Wij zouden het op prijs stellen deze conclusies nader te kunnen onderbouwen voor uw Commissie voor Ruimte en Milieu en uw Commissie Economie Mobiliteit en Grotestedenbeleid.

Met vriendelijke groet,  
**Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt**  
Jaap J. Zonneveld -secretaris

---

<sup>5</sup><http://www.n65.nl/N65-Helvoirt.htm#2>

<sup>6</sup>Uit [www.n65.nl/Baten-Upgrade-N65-tunnels-in-Vught-en-Helvoirt.pdf](http://www.n65.nl/Baten-Upgrade-N65-tunnels-in-Vught-en-Helvoirt.pdf) blijkt €41,9 Mio maatschappelijke baten per jaar bij circa €500 Mio investering.