

**Spreektekst¹ Huseyin Bahar – Lid Provinciale Staten Noord-Brabant
Debat over het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N279 Veghel-Asten
(07-12-2018) – 1^{ste} termijn**

Voorzitter,

Het voorliggende voorstel voor de aanpak van de N279 is onderdeel van het Bestuursakkoord *Beweging in Brabant*. Daar waar deze coalitie altijd grote woorden gebruikt om grote stappen en veranderingen aan te kondigen, heeft zij bij de N279 al vanaf het begin van deze periode gekozen voor stilstand, vooral weinig veranderen en alleen aanpakken als het echt knelt. Met andere woorden: het moet eerst echt pijn doen, voordat deze coalitie in actie komt. En voorzitter, iedereen weet dat zachte heelmeeesters stinkende wonden maken...

Voorzitter, mobiliteit is cruciaal voor de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid van een regio. Juist daar mag je van overheden verwachten dat ze lef en visie tonen. Een project van deze omvang vergt immers een doorlooptijd van vele jaren: van eerste overleg tot aan de eerste auto op deze weg. Met een beetje geluk kan je dus als gedeputeerde alleen de lintjes doorknippen n.a.v. de inspanningen van je voorgangers.

Voorzitter, het CDA was, is en blijft hier duidelijk: als ruggengraat van de regio verdient de N279 een 2x2 aanpak. Een robuuste oplossing waarbij het onderliggende wegennet wordt ontzien en het verkeer kiest voor een veilige en vlotte doorstroming van noord naar zuid en van oost naar west. Een oplossing die past bij een snel groeiende en slimme regio. Een oplossing waarbij omwonenden en belanghebbende duidelijkheid hebben voor de lange termijn én verzekerd zijn van maatregelen die passen bij een 2x2 aanpak.

Voorzitter, ik hoef geen beroep te doen op uw fantasie om in te beelden hoe een N279 als 2x2 eruit zou kunnen zien. De N279 tussen Veghel en Den Bosch is hiervan het levende bewijs. Een voorbeeld van hoe het wel kan als het CDA in de coalitie zit...

Voorzitter, graag sta ik vandaag samen met u stil bij twee onderwerpen die de Stuurgroep, omwonenden en belanghebbenden bezighouden en zorgen baren. Wij bedanken daarbij alle betrokkenen voor hun zienswijzen, petities en inspraak.

Voorzitter, op de eerste plaats is dat de wat-vraag – de nut en noodzaak van 2x2 op het gehele tracé – en op de tweede plaats een hoe-vraag – de nut en noodzaak van de lange omleiding bij Dierdonk.

Om te beginnen met het eerste punt: met uitzondering van een stuk bij Veghel heeft het gehele traject tot aan Asten een 2x1 inpassing. Met andere woorden: het was een flessenhals en het blijft een flessenhals. Ongelijkvloerse kruisingen verzachten de pijn, maar helen de wond nog niet.

¹ Alleen het gesproken woord telt.

De gedeputeerde stelt dat tot 2030 de nut en noodzaak van een 2x2 oplossing juridisch gezien niet zijn aan te tonen, gelet op de modelmatige prognose van het aantal verkeerbewegingen. Hiermee zou het voorstel bij een eventuele gang naar de Raad van State van tafel kunnen worden geveegd. Voorzitter, hoe kan het dat als wij dit voorstel pas in 2023 volledig hebben gerealiseerd, en daarmee dus slechts een oplossing voor 7 jaar, het juridisch niet haalbaar is om aan te tonen dat 2x2 echt noodzakelijk is?

Vragen aan de gedeputeerde zijn dan ook:

1. Gaat het écht om de juridische houdbaarheid van een 2x2 voorstel of gaat het om de houdbaarheid van deze coalitie?
2. Gesteld wordt dat de aanpassingen toekomstvast zijn door kunstwerken die voorbereid zijn op 2x2. Je zou bijna denken dat de gedeputeerde dit met een druk op de knop kan realiseren. Welk proces en welke doorlooptijd kunnen we tegemoetzien om van 2x1 naar 2x2 te kunnen gaan?

Voorzitter, wij zien de zgn. 'doorloop en schakeltijd' als een belemmering in het gehele proces. Tussen constateren en realiseren liggen jaren en jaren. Het voorliggend plan is gebaseerd op een verkeersmodel uit 2010 en berekeningen voor besluitvorming op basis van 2016. Terwijl we leven in 2018 en de weg op zijn vroegst in 2023 gereed kan zijn en plan horizon 2030 is...

Voorzitter, de filedruk is in een paar jaar tijd hard toegenomen en zal de komende jaren blijven stijgen. De basis van onze besluitvorming kan en moet actueler en moet van verkeersberekeningen naar verkeerstellingen. Zoals aangekondigd door collega Otters dienen wij daarom een motie in om echt werk te maken van 2x2 op de N279 en te meten wat de mensen al dagelijks voelen.

Voorzitter dan mijn tweede punt: de nut en noodzaak van de lange omleiding bij Dierdonk. Een onderwerp waar we veel inspraak en zienswijzen op hebben gehad. Laat ik beginnen met de oordelen van Brabant Advies en van de Commissie MER.

Brabant Advies

Bij de keuze voor 2x1 hebben wij de volgende aandachtspunten. 1e punt: draag een expliciete koers uit. Dit kan het plan sterker legitimeren dan nu het geval is.

Commissie MER

Hoe de weging tussen de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden en hoe de keuze is gemaakt, is voor de Commissie onduidelijk.

Voorzitter, als adviesorganen met deskundigen tot dergelijke oordelen komen, dan mag je als overheden ook goed nadenken of je keuze voor de omleiding voldoende is onderbouwd. Hoe kunnen we legitimeren dat een halve oplossing, namelijk 2x1 op de omleiding, toch echt de juiste keuze is? Hoe kunnen we legitimeren dat we het prachtige natuurgebied aantasten en dat de wijk Dierdonk de komende jaren nog steeds tussen twee druk gebruikte wegen ingeklemd zit?

En dit tegen een meerprijs van 45 miljoen euro... Als CDA zijn we daarom ook van mening dat op dit onderdeel een pas op de plaats nodig is.

Vragen aan de gedeputeerde zijn dan ook:

1. Waarom is ervoor gekozen om de lange omleiding niet als wijzigingsbevoegdheid in het PIP op te nemen?
2. Hoe zorgvuldig is de besluitvorming over de lange omleiding geweest en wat zijn de feitelijke argumenten waarmee dit is onderbouwd?

Voorzitter, in alle elementen van het voorliggende plan wordt geschermd met de planperiode tot 2030. Echter, als het om de lange omleiding gaat wordt geacht of verwacht dat we zonder meer kunnen voorsorteren op de periode ná 2030. Als CDA dienen wij een motie in om de afwegingen en argumenten inzichtelijk te maken op alle aspecten voor deze twee varianten.

Voorzitter ik kom tot een afronding. Uitgaand van een realisatie per 2023 zijn we al bijna een decennium in gesprek om tot een oplossing te komen. Deze regio schreeuwt om oplossingen en duidelijkheid. Uit alle elementen in dit voorstel blijkt dat het Bestuursakkoord al jaren achterhaald is als het gaat om de bereikbaarheid en leefbaarheid van deze regio. Onze oproep aan de coalitie is dan ook: toon lef door te erkennen dat de houdbaarheidsdatum is bereikt en heb visie op de bereikbaarheid van deze regio. De Brabanders verdienen een robuuste oplossing en duidelijkheid.

Tot zover.