



Geachte voorzitter;

De hele besluitvorming mbt dit project gaat gepaard met een volstrekt onevenwichtige verdeling van mensen en middelen. Waar in onze optiek kritiekloze voorstanders van dit dossier met onuitputtelijke bronnen van menscapaciteit en van financiële aard gebruik konden maken, waren diegenen die twijfel hadden over nut en noodzaak aangewezen op vrijwilligers met een zeer beperkt budget.

Het is duidelijk dat er behalve de onbalans in middelen er kennelijk nog meer meespeelt. Niet alleen PvdA/Groenlinks heeft de indruk dat er een oplossing voor een niet bestaand probleem is gezocht. Gezien de flexibiliteit van de provincie t.a.v. de argumentatie voor het afmaken van de Ruit is het volgens ons duidelijk dat er aan deze argumentatie iets fundamenteels mist en dat is overtuigingskracht. Het hele project is gebaseerd op een marketingstrategie anders dan op overtuiging. Kosten nog moeite zijn gespaard, waarbij de informatievoorziening meer op de introductie van een nieuw automerk leek dan op een noodzakelijk infrastructureel project. De provincie heeft voor zover ons bekend nog slechts weinigen kunnen overtuigen. De overdaad aan informatie heeft slechts een overrompelend effect, met als gevolg dat men de overtuiging heeft gekregen dat er iets wordt opgelegd waarvan men, anders dan de schade, het nut niet inziet. Het zal de afstand tot de politiek vergroten omdat hier een project wordt doorgeduwd dat wel door zou moeten gaan omdat er nu eenmaal een kennelijk onbeperkt budget voor staat.

De onafzienbare lijst van stukken, wij kunnen wel spreken van een bombardement, zo kort voor de behandeling in deze raad, die in de gegeven tijd, überhaupt niet eens gelezen kon worden getuigt daar nog maar eens van.

De MKBA Ruit is nog in concept. De 2nd Opinion is nog niet beschikbaar en het verleden leert dat bij de vorige MKBA majeure twijfel over de houdbaarheid van die MKBA aanwezig was. In de huidige MKBA is duidelijk framing toegepast zoals b.v. de naamsverandering van de Ruit; van de aanduiding voor een discutabele snelweg naar een groots ontwikkelingsplan "Gebiedsontwikkeling De Ruit"

Zonder tot een gedetailleerde behandeling van deze MKBA te willen overgaan kunnen wij wel spreken van een onevenwichtige kostenbaten analyse omdat verschillende kosten niet representatief konden worden meegenomen lezen wij in de samenvatting van het rapport. Onder andere de kosten van o.a. natuur, cultuurhistorie en recreatie konden niet in euro's worden uitgedrukt. Alsof verkorting van reistijd wel in euro's kan worden uitgedrukt. Het gaat hierbij over het algemeen om een reistijd verkorting van enkele minuten woon-werkverkeer. Niemand kan hard maken dat hier euro's 9,65 euro per uur tegenover staat omdat het geen werktijd betreft maar woon-werkverkeer, hetgeen zoals wij alleen weten hoogstens slechts in een kilometerprijs wordt vergoed en niet in reistijd. Nog los van het feit dat een groot deel van Nederland dit niet eens netto per uur verdient. Met evenveel gemak kan men aanvoeren dat een uur recreatie

(waarde 25 euro/uur?) in het betreffende gebied overeenkomt met minimaal 2 weken tijdwinst in het woonwerkverkeer. Hiermee vallen de grootste en meest discutabele baten weg. De hele rekenarij doet mij denken aan mijn vrouw die mij voorrekenet dat zij veel geld heeft bespaard door een middag niet naar de stad te gaan.

Laten wij het over de baten als gevolg van een betrouwbaarder verbinding en robuuster netwerk maar helemaal niet hebben. Gemiddeld gezien rijdt het openbaar vervoer een stuk betrouwbaarder, maar daar telt dat kennelijk veel minder.

Ook de baten van het vrachtverkeer zijn uitermate discutabel omdat het merendeel daarvan buiten de spits zal plaatsvinden waarvoor überhaupt geen problemen worden voorzien. Waarschijnlijk is een andere en maatschappelijk meer verantwoorde logistieke planning hiervoor van grotere betekenis.

De post vermeden onderhoud is wel begroot o.a. vanwege het afwaarderen van de A270. Nergens in de plannen staat dat deze afgewaardeerd wordt. In eerdere cijfers wordt aangegeven dat daar nog steeds een aantal in de orde van grootte van 30.000 auto's overheen zal blijven rijden, zoals ook de gevolgen van een afname van het verkeer op het onderliggende wegennet meegenomen worden. Deze afname is zeer de vraag vanwege een mogelijk aanzuigende werking.

In Son en Breugel zal geen afname van sluipverkeer plaatsvinden, nog los van het feit dat het overgrote deel van het verkeer door Breugel uit het eigen dorp afkomstig is (cijfers van 2010). Ook hier zal het opklimmen van de ladder van Verdaas, zonder het overslaan van treden, meer soelaas bieden tegen hoogstwaarschijnlijk minder financiële en maatschappelijke kosten. De onderbouwing van de baten t.a.v. verkeersveiligheid van 129 milj. en geluidshinder ontgaan ons.

Een ander interessant punt zijn de accijnzen. Doordat er meer kilometers worden afgelegd stijgen de inkomsten van accijnzen. Hoe cynisch kan een onderbouwing zijn in 2014. Waar de milieudoelstellingen al bij lange na niet gehaald worden, waar onvoorstelbare, niet kwantificeerbare schade aan dat zelfde leefmilieu wordt aangericht, nog los van de uitstoot bij de aanleg van dit hele circus.

Wie kan serieus beweren dat het milieu is gediend door de aanleg van een extra 2*2 baansweg i.c.m. de aanleg van een landschapspark Rijk van Dommel en Aa? Dit gebied is reeds een natuurgebied en deze plannen voorzien allerminst in het autoluw maken van de A270. Met een mooie folder en mooie plaatjes geschoten in een tijd van voor deze rumoerige oost-west verbinding maakt men geen natuur. Er kan nergens in deze 5 gemeenten, laat staan in Son en Breugel serieus gecompenseerd worden voor de schade die met dit project zal worden aangericht.

Het eufemistische genoemde meest milieuvriendelijke alternatief is negatief en was voor deze raad al vanaf het bestuursakkoord in 2007 het minimaal acceptabele alternatief. Het huidige vka kan dus niet acceptabel zijn.

Het is aan de politiek om naast de MKBA een afweging te maken, waarbij de MKBA kennelijk slechts een tekortschietend hulpmiddel is.

De regio Eindhoven heeft nationaal en internationaal gezien een vooraanstaande positie op gebied van R&D, High Tech Systems, Automotive etc. De sector Transport en logistiek, tegenwoordig gebruikmakend van slecht onderhouden vrachtwagens en onderbetaalde Oost-Europese chauffeurs maakt daar nauwelijks onderdeel van uit. Als men de verkeersberichten volgt lijkt deze sector op dit moment de grootse oorzaak van de vertragingen op de Nederlandse wegen, terwijl juist deze sector veruit het meest zou profiteren.

Gezien de groei in de afgelopen jaren is de regio is momenteel goed bereikbaar en alle technische en demografische ontwikkelingen wijzen eerder op een afname van het autoverkeer dan op een toename. Met name in stadsregio's (CBS 28 augustus 2014) Wij kunnen dus een goed bereikbare toppositie behouden en met de inzet van de juiste middelen kunnen wij die toppositie versterken door te denken in kansen, door te denken in de toekomst, door te denken langs de lijnen die de slimste regio recht doet. De 250.000 bezoekers van De Dutch Design Week heeft maar weer eens aangetoond dat deze spirit hier leeft en dat weinigen denken in oplossing uit het verleden maar dat velen denken aan de toekomst.

Wij ontkennen niet dat er hier en daar verbeteringen kunnen en moeten worden aangebracht zoals o.a is aangegeven in de Raadsinformatiebrief van gemeente Eindhoven en in het plan Verdaas intensief van het platform NOC. Wij verwachten dat deze voldoende zullen zijn om tot in de periode van 2020-2025 aan te tonen dat dit megalomane project overbodig zou blijken en dat wij, met onze kinderen en kleinkinderen, ons in die tijd gelukkig zullen prijzen dat wij dit duistere pad niet zijn ingeslagen.

PvdA/Groenlinks is van mening dat op basis van de beschikbare informatie besluitvorming in deze raad niet anders mogelijk is dan ons conformeren aan de RaadsInformatie brief van de Gemeenteraad van Eindhoven, waarvan u allen eerder een afschrijft heeft mogen ontvangen.

Voorzitter, zoals u wellicht uit mijn betoog heeft kunnen opmaken is PvdA/Groenlinks tegen deze Ruit en bevelen wij de motie die wij samen met Dorpsbelang hebben ingediend van harte aan.

Dank u wel,