

Upgrade N65 met tunnels in de bebouwde kom van Vught en Helvoirt

1. De N65 is vanuit Den Bosch, het achterland en een groot deel van de Randstad, de enige toegangsweg naar een van de grootste steden van Brabant, Tilburg. Deze N65 is bijna 4 keer gevaarlijker dan de gemiddelde snelweg in Nederland.
2. Circa 12-13 Miljoen auto's per jaar moeten twee dorpskernen (Vught -3 stoplichten- en Helvoirt -1 stoplicht) doorkruisen en in totaal 7 stoplichten passeren over circa 15 kilometer 4 baans weg.
3. Dit veroorzaakt onnodige vertragingen bij die 7 stoplichten, veroorzaakt extra verkeersongevallen en lokale verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.
4. Gebaseerd op berekeningen bij Helvoirt¹, kosten die onnodige vertragingen bij die 7 stoplichten circa $8 \times \text{€ } 4.1 = 32,8$ Mio aan maatschappelijke kosten.
5. De extra verkeersongevallen op de kleine 3 kilometer bij Helvoirt extrapolierend impliceren circa $15/3 \times \text{€ } 928.071 = 4,6$ Mio aan maatschappelijke kosten.
6. De meetbare maatschappelijke kosten van luchtverontreiniging in de 2 dorpskernen, gebaseerd op berekeningen in Helvoirt, betekenen globaal $2 \times \text{€ } 5.556.680 = 11.1$ Mio.
7. De aanleg van een tunnel onder de N65 in de 2 dorpskernen en ongelijkvloerse kruisingen bij de overige stoplichten kan een groot deel van die in totaal €48,5 Mio maatschappelijke kosten voorkomen en dus, grof geschat, €36,4 Mio meetbare maatschappelijke baten opleveren. Aangenomen daarbij is dat de gevolgen van luchtverontreiniging in de dorpskernen en verkeersongevallen met 75% gereduceerd worden door ondertunneling in de dorpskernen.
8. Een upgrade naar 100 km scheelt reistijd. Dit schept circa €5.5 Mio maatschappelijke baten. Het totaal van de maatschappelijke baten kan derhalve geraamd worden op €41,9 Mio (36,4+5,5).
9. Ondertunneling in de 2 dorpskernen bij Helvoirt en Vught onder de N65 kost heel globaal tussen €200 en €300 Mio. De overige 3 ongelijkvloerse kruisingen kosten nog eens €100-200 Mio, zeg in totaal €500 Mio. Mogelijk zit daar ook nog desgewenst ruimte in voor een tunnel bij Berkel-Enschot.
10. Bij de huidige rentestanden worden die €500 Mio kosten van een tunnel gedekt door maatschappelijke baten van € 41,9 Mio. Een meetbaar rendement dus van ruim 8%. En dan praten we nog niet over meer leef- c.q. reisgenot, minder ergernis over lawaai en stoplichten, minder ziekte etc.
11. Het voordeel van een tunnel is dat op en naast die tunnel gebiedsontwikkeling mogelijk is als financieringsoptie. Bij alle andere alternatieven is dat niet mogelijk.
12. Met betrekkelijk geringe middelen kunnen grote ecologisch voordelen worden behaald. Door de tunnel bij Helvoirt 200 meter door te trekken richting Vught onder de Leije, ontstaat voor minder dan 20 Mio een indrukwekkende bijdrage aan de ecologische hoofdstructuur in het Groene Woud. Een van de 3 ongelijkvloerse kruisingen bij Udenhout/Biezenmortel geeft het natuurgebied de Leemkuilen een belangrijke facelift.
13. Rijkswaterstaat behandelt de N65 stiefmoederlijk, pleegt alleen (groot)onderhoud en heeft geen geld. In de voorlaatste MIRT 2010 vraagt RWS de regio om financiële bijdragen voor een fundamentele aanpak van de N65 in het kader van een pilot die ook in de MIRT 2011 is voorzien. Samen met plantoestemmingen van de Provincie kan dat geld er deels komen al dan niet via een (bijna geheel) private PPS. Daarnaast zijn bestuurlijke besluiten noodzakelijk om de toekomstige baten voor een dergelijke PPS zeker te stellen. Dat kan alleen via landelijke of provinciale (opcenten) belastingen of tolheffing.
14. Wat nodig is, is steun voor deze aanpak vanuit alle hoeken. Voor het Brabantse bedrijfsleven betekent dit plan een geweldige impuls van €500 Mio bouwopdrachten en honderden miljoenen woning etc. bouw.

De analyse inzake Helvoirt is gedetailleerd en goeddeels afkomstig van externe bronnen. De vertaling naar de hele N65 is betrekkelijk ruw zoals u ziet uit bovenstaande maar wel conservatief. Een serieuze kosten/baten analyse van veel andere projecten ontbreekt in het kader van de MIRT, laat staan dat aandacht wordt besteedt aan de kosten van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Daardoor geeft bovenstaande analyse van de totale verkeersproblematiek N65 voldoende basis om tot een meer zuivere evaluatie te komen van de huidige wegprioriteiten in Brabant. De globale conclusies in deze notitie kunnen moeilijk weerlegd worden al is er op details vast wel kritiek mogelijk.

¹ Van alle berekeningen zijn specificaties aanwezig. Zie daarvoor <http://www.n65.nl/Baten-Tunnel-bij-Helvoirt.pdf>