

# Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

## Bestuurlijk Overleg N65

t.a.v. de heren

Y.C.M.G. de Boer, E. van den Dungen, R. Lauwerier,  
L.W.L Pauli, W.S. Seuren, J.C.A.M. Wagenmakers

Betreft: Oplossingsrichtingen N65

Kenmerk: 2011/2/102

Helvoirt, 3-3-2011

Mijne Heren,

Het heeft ons uiteraard verheugd dat u allen, samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, er naar streeft mogelijke oplossingsrichtingen voor de N65 te verkennen en daarbij aandacht te geven aan de benodigde financiering. In dat kader stellen wij het op prijs u te wijzen op de volgende conclusies gedocumenteerd op [www.n65.nl](http://www.n65.nl).

- De maatschappelijke rentabiliteit van een tunneloplossing onder de bebouwde kommen van de N65 in tenminste Vught en Helvoirt bedraagt circa 8% bij een investeringsomvang van circa €500 Mio. Het is een algemeen geaccepteerd standpunt dat een project doorgezet moet worden als de meetbare maatschappelijke rentabiliteit van een infrastructuur project (bijv. 8%) groter is dan gezamenlijke financierings- en aflossingskosten (zeg 7% nu, de som van 3% rente + 4%=20 jaar aflossen).
- Binnen dit investeringsbudget van circa €500 Mio kunnen twee belangrijke verbindingzones worden gerealiseerd in de Ecologische Hoofdstructuur in natuurgebieden van het Groene Woud (via Helvoirts Broek bij de Leije en via de Leemputten). Voor het meest omvangrijke andere actuele Brabantse infrastructuurproject, de N279 (€500 Mio ) en de Ruit(€1.500 Mio), worden meerdere natuurgebieden aangetast.
- Uit vergelijkingen met andere Brabantse infrastructuurprojecten blijkt dat deze €500 Mio investering in de N65 het hoogste maatschappelijke rendement genereert. Dit als gevolg van de verkeersintensiteit per jaar(>12 Mio), de reistijd in minuten per km (1,09), de ongevallen per km per jaar(2,45) en last but not least vermijdbare doden door verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.
- Wat betreft dit laatste blijkt de sterfte in Helvoirt 30% hoger te liggen dan in de vergelijkbare 3 dorpen in de gemeente Haaren zonder snelweg. Extrapolerend betekent dat tenminste 20-30 vermijdbare doden over de hele N65. Geen ander Brabantse infrastructuurproject kent die omvang.

Het zal u niet zijn ontgaan dat er stemmen bestaan die er voor pleiten de N65 af te waarderen met ruim 30% naar bijv. 50 km. Dat maakt de investering zeker kleiner maar dwingt ruim 12 Mio auto's tot omwegen over Waalwijk(A251) of Eindhoven(A58/A2). Dat veroorzaakt tenminste 30%<sup>1</sup> omweg met extra reistijd, extra brandstof, extra slijtage, ongelukken etc. Als gevolg kiezen weinig automobilisten voor die 30 % omweg maar geven de voorkeur aan 30% meer reistijd over de N65. Het aantal doden door verkeersgerelateerde luchtverontreiniging blijft dus even hoog, er worden geen ecologische voordelen behaald. De onnatuurlijke splitsing van de dorpen Vught en Helvoirt blijft bestaan.

<sup>1</sup> Als  $a^2+b^2=c^2$  en  $c=N65=15\text{km}$  betekent dat voor zowel a als b ieder tenminste 10km. Dat is samen tenminste 20km en dus meer dan 30% omweg t.o.v. de 15 km N65.

## Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

Bovenstaande feiten zijn u ongetwijfeld al bekend. Uit deze feiten valt slechts de conclusie te trekken dat een tunneloplossing onder de bebouwde kommen van Vught en Helvoirt niet alleen de beste oplossing geeft maar ook, vergeleken met andere Brabantse infrastructuurprojecten, prioriteit zou moeten krijgen.

Blijft over het financieringsprobleem. Het gevaar bestaat dat als gevolg van tot nu toe ingenomen standpunten door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (€250 Mio voor de Ruit maar geen geld voor de N65) en de Provincie (verdeling Essent-gelden met accent op de Ruit) suboptimale oplossingen worden gekozen. Volgens gemeentes is ook nauwelijks geld beschikbaar. Al die standpunten tezamen beperken de beschikbare financiering voor de N65. Dat kan leiden tot suboptimale oplossingen variërend van fietstunneltjes en/of -bruggetjes tot geluidswallen en kleine wegverdiepingen onder rotondes.

Hierboven is aangetoond dat objectieve en verifieerbare vergelijkingen van maatschappelijke rentabiliteit, inacceptabele sterftcijfers en ecologische voordelen tot de conclusie nopen dat de N65 de hoogste infrastructuurprioriteit in Brabant zou moeten hebben. Dientengevolge zijn dergelijke suboptimale oplossingen niet acceptabel. Die zijn alleen het gevolg van het feit dat u ofwel het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ofwel de Provincie niet weet te overtuigen hun tot nu toe ingenomen standpunten over de infra-structuur prioriteiten bij te stellen. Met bovenstaande menen wij u daartoe voldoende zwaarwegende argumenten te hebben verschaft. Maar ook andere oplossingen zijn denkbaar.

Via pps-oplossingen is het immers mogelijk het beroep op begrotingsgelden te verminderen. Dat neemt niet weg dat ook in een pps de baten zeker gesteld moeten zijn om financiering te verkrijgen via:

1. Opcenten: Er zijn 1,7 Mio motorvoertuigen in Brabant. Met €20 verhoging provinciale opcenten is de financiering van een goede N65-oplossing dus haalbaar.
2. Tolheffing: Er rijden ruim 12 Mio auto's per jaar over de N65. Met een globale tolheffing van €3 per auto is de financiering van een goede N65-oplossing ook haalbaar.
3. Gebiedsontwikkeling: De N65 tot aan de fietspaden is tenminste 40 meter breed. Iedere ondertunnelde kilometer N65 geeft dus  $1000 \times 40 = 40.000$  m<sup>2</sup> bebouwbaar oppervlak op dure locaties, zeg > €300 per m<sup>2</sup> na ontwikkelingskosten in de kernen van Vught(2 km) en Helvoirt (1,2 km) over 3,2 km. Gebiedsontwikkeling kan dus globaal tenminste  $3,2 \times 40.000 \times €300 = 38,4$  Mio bijdragen aan de financiering. RWS werkt tegenwoordig mee aan gebiedsontwikkeling boven tunnels.

Wij roepen u dan ook op om allereerst gemeenschappelijk het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie publiekelijk op te roepen hun standpunten bij te stellen en de nodige nu beschikbare middelen in te zetten op basis van objectieve en verifieerbare vergelijkingen van maatschappelijke voor- en nadelen. Mochten dat onvoldoende effect sorteren, maken bovenstaande 3 methodes, al dan niet in combinatie, haalbare financieringsoplossingen voor de N65 mogelijk. Alleen de Provincie hoeft daar zijn medewerking aan te geven. Nu binnenkort een nieuw provinciaal bestuursakkoord moet worden gesloten, is het de geschikte tijd voor bestuurders om effectieve politieke druk uit te oefenen.

Op u rust een zware verantwoordelijkheid op de kortst mogelijke termijn een eind te maken aan de schrijnende verkeerssituaties in Vught en Helvoirt met 20-30 vermijdbare doden per jaar als gevolg van luchtverontreiniging. We hebben vertrouwen dat u daar in slaagt mits u de moed heeft de boven aangevoerde argumenten ook in het publieke debat in te zetten. Wij zijn u daar graag bij behulpzaam.

Met vriendelijke groet,

**Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt**

Jaap J. Zonneveld -secretaris