

29 mei 2023

Stuurgroep N65
p.a. Postbus 90125
5200 MA Vught

Uitsluitend per mail verzonden, cc B&W

Betreft: N65: Niet zeuren. Er moet wat gebeuren!

Geachte Leden van de Stuurgroep N65,

Allereerst dank voor de organisatie van de informatiegroep N65 op maandag 22 mei 2023 om 19.00 uur en toezending van [deze verhelderende informatie](#).

Dit schrijven beoogt met U te 'klankborden' over enige aspecten uit de door U toegezonden informatie. Dit ondanks uw besluit niet in te gaan op de door de VVD gewenste 'klankbord' groep N65 maar om alleen een 'informatie' groep N65 te formeren. Zoals U weet is er een [Code Maatschappelijke Participatie](#) die onder artikel 1 voorschrijft dat "Inbreng vanuit de maatschappij wordt gedurende het gehele planproces meegenomen." en dat "Participatie plaatsvindt voorafgaand aan ieder beslismoment." Mede gezien art. 150 Gemeentewet en de [Vughtse Inspraak- en Participatieverordening](#) nemen we daarom de vrijheid met u te 'klankborden' over het volgende.

- (1) U weet dat de Raad vrijwel unaniem, [BD citaat](#), heeft geconcludeerd: "Doorgaan op de ingeslagen weg ziet vrijwel niemand zitten. Ook niet met de nodige aanpassingen." Toch staan er in de Opdrachtformulering van de Task Force van 2 maart 2023 vier alternatieven: - 1. Huidig N65 ontwerp met optimalisaties, - 2. Tunnels, - 3. Zuidtangente (N65 – A2), en - 4. Afwaarderen huidige N65 naar 50km/u binnen bebouwde kom.
De vraag rijst of het, gezien deze mening van de Raad, dan wel zinvol is om tijd en geld te besteden om te pogen dit huidige ontwerp te optimaliseren. Dit mede gezien de negatieve Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), voortijdige sterfte door verkeersgerelateerde luchtverontreiniging, lawaai, splitsing dorp etc. Zou U kunnen toelichten waarom het huidige N65 ontwerp met optimalisaties desondanks wordt meegenomen in uw opdracht?
- (2) Ook viel het ons op dat ondanks de opmerking van PvdA/GL dat voor mensen die al tien jaar aan een project werken, het lastig is om een bocht van 90 graden te nemen, toch weer Antea groep en Goudappel van stal worden gehaald met, naar het zich laat aanzien, dure en dikke rapporten. Dat is natuurlijk uw besluit dat we uiteraard respecteren. Wel attenderen we u op het volgende.
- (3) Inzake Goudappel bleek het volgende. We kregen alleen zeer tegenstrijdige antwoorden op onze vragen over hun [oude rapporten](#) waar uit de meest rechtse kolom een bijna verwaarloosbare verkeerstoename zou blijken tussen 2017 en 2030. Toch blijkt onweerlegbaar uit iedere routeplanner dat nadat de 4 N65 stoplichten verdwijnen, voor alle verkeer naar Tilburg of Breda en terug de route over de A2/N65 de kortste en ook de snelste route wordt. Dan praat je al snel over tienduizenden voertuigen per dag. Mogen wij er van uitgaan dat Goudappel nu heldere antwoorden geeft?

- (4) Inzake Antea blijkt uit hun offerte dat de selectie van het meest kansrijke alternatief nu plaatsvindt op basis van stikstofeffecten, draagvlak en kosten en niet op basis van MKBA's . Toch schrijven gezond verstand en de wet nu eenmaal die MKBA's voor. Mogen wij er nu van uitgaan dat Antea in de eerste stap wel deugdelijke MKBA's gaat overleggen?
- (5) De vraag rijst ook waarom al die 4 alternatieven opnieuw te gaan onderzoeken als het resultaat qua MKBA nu al bij voorbaat duidelijk is. Alleen voor de Zuidtangent en voor twee boortunnels is naar onze onderbouwde inschatting sprake van een (flink) positieve MKBA. Van de Zuid tangent heeft u van ons al een eerste uiterst [summiere en voorlopige MKBA](#) ontvangen maar we kregen nog geen commentaar uwerzijds. Maar daaruit blijkt dat het totaal van alle baten tegen 3% contant gemaakt van reistijdwinst+reiskostenverlies (€ 130 Mio) , sterftewinst (€169 tot €339 Mio) en waarde stijging woningbezit (€300), liefst €614-€784 Mio bedraagt. Dat totaal slaat bij een investering van minder dan €100 Mio ex BTW, overtuigend de voorgaande twee alternatieven in een MKBA. Daar valt niet over te twisten hoe je ook sommige van de gemaakte veronderstellingen (rente%, afschrijving, onderhoud, sterfte/ziekte via voli's/quali's, reistijd, uurwaarde, reiskosten etc.) aanpast binnen de grenzen van de redelijkheid.

Onze suggestie is: laat alleen alternatieven met een positieve MKBA in een 'schoonheidswedstrijd' om de eer strijden.

Wij participeren graag inhoudelijk in dat traject. Er valt geen tijd te verliezen!

Met vriendelijke groet, Stichting Comité N65, Corneel Spil, voorzitter