

# Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

Fractiekantoor - GroenLinks Brabant  
t.a.v Mevr. T. Smits  
Brabantlaan 1  
5216 TV Den Bosch

Betreft: Standpunt GroenLinks inzake N65

---

Geachte mevrouw Smits,

Helvoirt, vrijdag 11 februari 2011

Op het BZW verkiezingsdebat dinsdag j.l. heeft een van onze leden het thema N65 aangesneden bij uw heren Smeulders en Martens. Daarbij is ons standpunt zoals uiteengezet op [www.n65.nl](http://www.n65.nl) dat ondertunneling van de N65 in de bebouwde kom van Vught en Helvoirt (incl. de Leije) de belangrijkste provinciale prioriteit zou moeten zijn. We begrepen dat de heer Martens als inwoner van Biezenmortel, ons standpunt min of meer onderschreef. De heer Martens zou [www.n65.nl](http://www.n65.nl) verder bestuderen. Komende dinsdag 15 februari in uw bijeenkomst samen met de PvdA in het Gereghthof in Vught zouden we daarover nader van gedachten wisselen en graag zo concreet mogelijk worden.

Ter voorbereiding leggen we u daarom onze volgende vragen alvast voor:

- GroenLinks spreekt in haar programma niet expliciet over de N65. De meeste andere partijen doen dat wel maar beloven qua infrastructuur meer dan ze waar kunnen maken gezien budgettaire beperkingen. Allerlei belangengroepen trekken nu aan allerlei touwtjes om hun eigen prioriteiten door te drukken. BZW voor de A58, den Bosch voor de N259, Eindhoven/Helmond voor haar Ruit etc. Dat maakt het Brabantse standpunt qua infrastructuur verwarrend en onbetrouwbaar. Zowel naar Den Haag als naar burgers. Vandaar dat wij er voorstander van zijn het debat infrastructuur in de Provinciale Staten (PS) op wetenschappelijker leest te schoeien en vooral te voeren op basis van meetbare maatschappelijke rentabiliteitsanalyses. Investeringslasten minus baten uit minder reistijd, minder verkeersongelukken minder slachtoffers luchtverontreiniging. Dergelijke maatschappelijke rentabiliteitsanalyses zouden o.i. de basis moeten zijn voor besluitvorming in PS. Daarmee win je overtuigingskracht naar RWS en de betrokken burgers. Bij die geobjectiverde besluitvorming kan het echte debat dan gaan over de vaak minder goed meetbare ecologische aspecten in aanvulling op aantoonbare gebreken in de meetbare maatschappelijke kosten/baten. Bent u het daar mee eens?

TELEFOON  
0411 – 622863  
TELEFAX  
0411 - 644008

KANTOORADRES  
Sint Nikolaasstraat 12  
5268 EK Helvoirt

INTERNETSITE  
[WWW.n65.nl](http://WWW.n65.nl)  
E-MAIL  
[secretariaat@n65.nl](mailto:secretariaat@n65.nl)

POSTADRES  
Sint Nikolaasstraat 12  
5268 EK Helvoirt

MAILADRES  
[secretariaat@n65.nl](mailto:secretariaat@n65.nl)

INTERNETSITE  
[www.n65.nl](http://www.n65.nl)

TELEFOON  
0411 – 622863  
TELEFAX  
0411 - 644008

## Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

- Budgettaire beperkingen bij infrastructuur kunnen alleen opgelost worden door concrete financieringstoezeggingen al dan niet in het kader van een PPS. Ons bedrijfseconomische standpunt is dat een project doorgezet moet worden als de meetbare maatschappelijk 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). Onze N65 voorstellen voldoen aan die criteria. Bent u het er mee eens dat bedrijfseconomisch gezien onze N65 voorstellen doorgezet moeten worden en alleen het probleem financiering resteert?
- De toestand van de schatkist laat momenteel nauwelijks extra uitgaven toe. Via een PPS vormt het vinden van private financiering voor maatschappelijke infrastructuur projecten geen groot probleem als de baten stroom over de looptijd zeker is gesteld als vergoeding voor de private financiering. Dat kan alleen via RWS, via de provincie, via tolgeld en via gebiedsontwikkeling. Zowel RWS als de provincie hebben budgetbeperkingen. Mogelijk zijn er gaatjes hier (Pilot MIRT) en daar (Essent) die meegenomen kunnen worden. Als dat niet zo is, resteert verhoging van provinciale opcenten, tolheffing en gebiedsontwikkeling. De investering in de N65 kost ongeveer €500 Mio, de financierings-lasten bedragen dus globaal €35 Mio (7%) per jaar.

-Opcenten: Er zijn 1,7 Mio motorvoertuigen in Brabant. Met €20 verhoging provinciale opcenten is de financiering van een goede N65-oplossing dus haalbaar.

-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.

- Gebiedsontwikkeling: De N65 tot aan de fietspaden is circa 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. De provincie heeft zich niet uitgesproken.

Er resteren dus 4 oplosbare financieringsvragen: voor zover RWS financieel niet over de brug komt in het kader van de pilot MIRT N65, bent U dan bereid a. €500 Mio Essent geld beschikbaar te stellen voor dit doel, b. gebiedsontwikkeling toe te staan c. de provinciale opcenten met maximaal €20 te verhogen d. tolheffing in te voeren met maximaal €3 per auto. Combinatie antwoorden zijn mogelijk.

Wij kijken uit naar een vruchtbaar en concreet debat op dinsdag.

Met vriendelijke groet,  
Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt  
Jaap J. Zonneveld -secretaris