

Eindelijk bericht van de Task Force N65. De uitkomst blijkt een tactische manoeuvre te zijn om die oude dwaze open tunnelbak, VKA+, weer van stal te kunnen halen. Ondanks het feit dat de Raad in Vught, vrijwel unaniem, in Juni 2023 nog concludeerde: "*Doorgaan op de ingeslagen weg ziet vrijwel niemand zitten. Ook niet met de nodige aanpassingen.*". Ondanks het advies PvdA: "*voeg nieuwe gezichten toe aan de taskforce. Want voor mensen die al tien jaar aan een project werken, is het lastig om een bocht van 90 graden te nemen.*" Toch wordt die ingeslagen weg opnieuw gelanceerd met als hoofdargument stikstof. Alle alternatieven worden afgeschoten in duizenden pagina's met vaak subjectieve, soms foute of zeer dubieuze argumenten. Heel slim want als de Raad niet meegaat gebeurt er niets! Schandelijk als de Raad dit zou accepteren! Een overzicht van al die argumenten treft u op: www.n65.nl/TaskForce-Niets-doen/Overzicht.pdf.

Een belangrijke fout is gemaakt door de gevolgen van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging, (omwonenden gaan eerder dood), niet te vergelijken met de gevolgen van meer stikstof in natuurgebieden (zeldzame plantjes gaan eerder dood). Het enige criterium is of via ADC toetsen de stikstofdepositie naar 0,00 mol/ha/jr kan worden gebracht. Dat de verkeersaanzuigende werking van die open tunnelbak, omwonenden extra levensjaren kost, is kennelijk niet relevant. Het hele probleem van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging wordt zelfs afgedaan met de opmerking: "*De luchtkwaliteit voldoet ruim aan de normen uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer*". Kennelijk is de TaskForce deze www.n65.nl/Brief-Raadsliden-Vught-31-10-2023.pdf ontgaan. Door nieuwe EU normen zijn er PM2.5 overschrijdingen in alle drie normstelsels. En dan eist de Wet milieubeheer onmiddellijk ingrijpen en staat de hele VKA+ investering van €262 Mio op de tocht.

Een andere belangrijke fout maakt de Taskforce door te vertrouwen op ondoorzichtige rekenmodellen i.p.v. gezond verstand. Het verkeersvolume blijft grosso modo gelijk. Door aanzuigende werking van de open VKA+ tunnelbak, neemt dat wel toe met 20-30%. Dan is het toch wel wonderlijk dat de Zuidtangent wordt afgeschoten met de opmerking dat stikstof effecten ontstaan op de Biesbosch (0,04 mol/ha/jr) op meer dan zeg 60 km afstand en het Ulvenhoutse Bos (0,05 mol/ha/jr) op meer dan zeg 40 km. Bij de veel dichterbij gelegen open tunnelbak met meer verkeer ontbreekt dat effect. Merkwaardig! We weten toch uit de boerendiscussie dat stikstof van een boerderij na 500 meter niet meer meetbaar is. Zou dat bij wegen ineens anders zijn?

Helemaal zot maakt de TaskForce het met de stelling over de Zuidtangent: "*De budget- en stikstofopgave is vergelijkbaar met het VKA+.*" Toch weten we uit betrouwbare bronnen dat de Zuidtangent een fractie kost van die 262 Mio VKA+ en het probleem van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging voor N65-omwonenden goeddeels oplost.

Interessant is dat de landsadvocaat nu wél een plan-MER adviseert zoals wij altijd al betoogden. Dan komen eindelijk kosten/baten calculaties in zicht die de Taskforce zorgvuldig heeft vermeden. Een blunder eerste klas van de TaskForce om hier geen rekening mee te houden. Simpele logica leidt immers al tot de conclusie dat na €262 Mio kosten de VKA+ baten vooral bestaan uit meer verkeersgerelateerde sterfte. Bij de Zuidtangent en boortunnels minder, zeg naar schatting 125 mensjaren (10.000/80=125). Volgens de [MKBA-regels](#) van IenM wordt de waarde van een verloren levensjaar op €50.000-€110.000 geschat. Dat betekent €6,25 tot €13,75 Mio (prijspeil 2015), zeg nu €10 Mio, maatschappelijke baten per jaar! Contant gemaakt tegen de 10 jarige rente staatsleningen zeg 3% betekent dit €333 Mio maatschappelijke baten. Daarbij komt €300 Mio waardestijging woningbezit, verbeterde reistijden en baten uit gebiedsontwikkeling etc.

Als U tijd of geld kunt vrijmaken ons te helpen voor die betere N65 oplossing, mail naar be-stuur@n65.nl of doneer naar NL05RABO 0106494422.