

Onze mei publicatie over de N65 deelde mede dat het er gelukkig op lijkt dat Vught nu probeert de drie alternatieven, boortunnels in Vught en Helvoirt, Zuid tangent en afwaarderen serieus te onderzoeken via een Task Force. Maar constateerde ook dat net als de wegen van de Heer ook de wegen van de Overheid vaak ondoorgrondelijk zijn. En dat blijkt!

Ondanks de door de VVD gewenste 'klankbord' groep N65 besloot de Stuurgroep N65 om alleen een 'informatie' groep N65 te formeren. Serieuze participatie is kennelijk nog een 'brug' te ver. Maar toch bestaat een [Code Maatschappelijke Participatie](#)¹ die onder art. 1 voorschrijft dat "Inbreng vanuit de maatschappij wordt gedurende het gehele planproces meegenomen." en dat "Participatie plaatsvindt voorafgaand aan ieder beslismoment." Om de [Vughtse Inspraak- en Participatieverordening](#)² maar niet te vergeten.

Positief is dat de Stuurgroep N65 besloot de leden van die 'informatie' groep N65 [deze informatie](#)³ toe te sturen. En die informatie deed ons schrikken. Ondanks het feit dat de Raad in Vught, vrijwel unaniem, [BD citaat](#)⁴, concludeerde: "Doorgaan op de ingeslagen weg ziet vrijwel niemand zitten. Ook niet met de nodige aanpassingen.", staat in de Opdrachtformulering van de Task Force van 2 maart 2023 om voor ons onbegrijpelijke redenen toch weer het optimaliseren van die dwaze tunnelbak in Vught.

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, zijn toch weer Goudappel en de Antea groep van stal gehaald met, naar het zich laat aanzien, dure en dikke rapporten. Van Goudappel weten we dat we alleen zeer tegenstrijdige antwoorden kregen op onze vragen over de aanzuigende werking door het verdwijnen van vier stoplichten, met naar onze inschatting, gebaseerd op routeplanners, een veel te lage inschatting van de aanzuigende werking. De Antea groep blijkt nu van mening te zijn dat de selectie van het meest kansrijke alternatief plaatsvindt op basis van stikstofeffecten, draagvlak en kosten, maar niet op basis van MKBA's. Verbazingwekkend want gezond verstand en de wet schrijven nu eenmaal die MKBA's voor!

En uit die MKBA's blijkt dat alleen voor de Zuidtangent en twee boortunnels sprake is van een (flink) positieve MKBA. Van de Zuid tangent heeft de Task Force van ons al deze [eerste uiterst summiere en voorlopige MKBA](#)⁵ ontvangen maar we kregen nog geen commentaar. Maar daaruit blijkt dat het totaal van alle baten tegen 3% contant gemaakt liefst €614-€784 Mio bedraagt. Dat totaal slaat bij een investering van minder dan €100 Mio ex BTW, overtuigend het optimaliseren van die dwaze tunnelbak in Vught en het afwaarderen van de N65 naar 50 km waardoor een groot aantal voertuigen de 10 km omweg via de A59 zullen kiezen. Is het dan zinvol al die 4 alternatieven te laten onderzoeken als de uitkomst al vaststaat?

We hebben onze zorgen kenbaar gemaakt aan de Stuurgroep N65 via [deze brief](#)⁶. Dat zal wel niet helpen maar hopelijk laat de Raad in Vught het gezonde verstand prevaleren.

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.

¹ https://www.staten-generaal.nl/9370000/1/j4nvgs5kjg27kof_j9vkvfj6b325az/vjkm49341y0

² https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/cvdr/CVDR45114/3/html/CVDR45114_3.html

³ <http://www.n65.nl/FileCap-23-5-2023.zip>

⁴ https://www.bd.nl/vught/aanpak-n65-lijkt-verder-weg-dan-ooit-doorgaan-op-ingeslagen-weg-is-kansloos~a488db7be/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F&cb=0b09d745f4c41b41791b573043a9ca99&auth_rd=1

⁵ <http://www.n65.nl/Summiere-MKBA-Zuid-tangent-publieksversie-28-5-2012.xls>

⁶ <http://www.n65.nl/Brief-Stuurgroep-N65-29-5-2023-kort.pdf>