

## Aanhouders en gezond verstand zegevieren

Na jarenlang gepraat over een fietstunnel hebben Progressief '96 en Gemeentebelangen Vught het gezond verstand laten zegevieren door te kiezen voor een veiligere oplossing op en rond de N65. In de coalitieakkoorden staat nu dat politieke partijen zich in meerderheid uitspreken voor een N65 geheel verdiept onder Vught en voor Helvoirt een tunnel(bak) voor het doorgaande autoverkeer op de N65 etc. Als nieuwe wethouders zult u de handen vol hebben om I&M (Infrastructuur en Milieu) en de Provincie te overtuigen meer geld beschikbaar te stellen. Deze brief reikt extra argumenten aan.

## Alle 4 stoplichten in Vught en Helvoirt weg: maatschappelijke baten 16 Mio per jaar

I&M schrijft een MKBA (maatschappelijke kosten/baten analyse) voor bij ieder nieuw infrastructureel project. Opmerkelijk is dat iedereen weet dat stoplichten en 70/80 km maximumsnelheid veel tijdverlies betekenen door stilstaan. Het lijkt ons daarom goed dat I&M eens serieus gaat kijken naar de berekeningen in [deze link](#)<sup>i</sup>. Op de eerste pagina blijkt dat deze baten in Helvoirt, rond €4 Mio per jaar liggen. Bij drie stoplichten in Vught dus rond €12 Mio. Bij de kostprijs van een korte open tunnelbak van rond 13 Mio ex BTW per stuk een doorslaggevend argument om meer geld los te peuteren bij I&M.

## Korte open tunnelbakken onder 4 stoplichten

Korte open tunnelbakken onder de 4 stoplichten lossen het probleem van lawaai en luchtverontreiniging niet of nauwelijks op. Zelfs de [minister](#)<sup>ii</sup> en de [Gezondheidsraad](#)<sup>iii</sup> geven al toe dat wonen naast een drukke verkeersweg tenminste een levensjaar scheelt voor alle omwonenden. In Helvoirt met 4.000 inwoners binnen 1 km van de N65, betekent dat bij een gemiddelde levensverwachting van 80 jaar een verlies van 50 mensjaren ( $4000 * 1/80$ ). Volgens de [MKBA-regels](#)<sup>iv</sup> van I&M wordt de waarde van een verloren levensjaar op €50.000-110.000 geschat. Dat betekent dat een lange overdekte tunnel met luchtzuivering tenminste €4 Mio maatschappelijke baten per jaar opbrengt. Samen €8 tot €17 Mio per jaar.

## Overige baten van twee lange overdekte tunnels

- Verkeersslachtoffers: Uit deze studie<sup>v</sup> blijkt dat een overdekte tunnel rond €1 mio verkeersslachtoffers voorkomt per jaar in Helvoirt. In Vught waarschijnlijk een soortgelijk bedrag.
- Doorstroming van 80 naar 100 km: Uit de studie in eindnoot 1 blijkt dat upgraden naar 100 km over 2 km via tijdwinst circa €6 mio maatschappelijke baten oplevert in Vught en Helvoirt.
- Geen lawaai, geen lokale luchtverontreiniging verbetert de gezondheid en levenskwaliteit voor omwonenden. Deze effecten zijn in bovenstaande berekeningen niet meegenomen.

## Conclusie

Vier korte open tunnelbakken onder alle stoplichten in Vught en Helvoirt, kosten  $4 \times €13 \text{ Mio} = €52 \text{ Mio}$  ex BTW. De maatschappelijke baten zijn jaarlijks €16 (4+12) Mio. Terugverdientijd 3,25 jaar.

[Lange overdekte tunnels met luchtzuivering](#)<sup>vi</sup> in de bebouwde kommen kosten €92 Mio in Helvoirt en in Vught €93 tot €134 Mio ex BTW, afhankelijk of je start bij de Kennedylaan of Rembrandtlaan. Mogelijk minder via Europese subsidie door de innovatieve Bovon technologie. De kwantificeerbare maatschappelijke baten zijn jaarlijks  $16 + 8(17) + 2 + 6 = €32 (41) \text{ Mio}$ . Terugverdientijd voor de duurste oplossing (226 Mio) is 5,5-7 jaar. Kortom, het zal niet meevallen ruim €100 extra los te peuteren bij I&M voor de beste oplossing. Maar wij helpen u ook graag met de volgende adviezen.

## Onze adviezen

**1.** Toon I&M [deze link](#)<sup>vii</sup> en zoom in met de jurisdicties Vught of Haaren via "pannen" en "vergroten" tot op het kleinste niveau langs de N65 zodat je de toetsingspunten NSL goed ziet. Dan blijkt dat alle toetsingspunten ver boven de maximaal toegestane 10 meter vande wegrand liggen. Waarschuw I&M dat [deze de door ons aangespannen procedure](#)<sup>viii</sup> gaat verliezen. Oordeelt u zelf over de argumenten. Het lange aarzelen van de Raad van State spreekt boekdelen.

**2.** De Provincie Brabant beschikt over veel geld via de Essent-gelden. Als je van de N65 een provinciale weg maakt, vervalt de BTW.

**3.** Denk aan de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling boven een ondertunnelde N65.

**4.** Een korte open tunnelbak in Helvoirt betekent afsluiting Achterstraat. Dit heeft grote gevolgen voor de verkeersafwikkeling: grotere verkeersdruk op de Torenstraat, minder veiligheid. Niet doen dus!

- i [http://www.n65.nl/Studie-N65-Verloren Wacht-Reistijden-x4,33.xls](http://www.n65.nl/Studie-N65-Verloren%20Wacht-Reistijden-x4,33.xls)
- ii [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2015Z07843&did=2015D16008](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2015Z07843&did=2015D16008)
- iii [https://www.gezondheidsraad.nl/sites/default/files/grpublication/gezondheidswinst\\_door\\_schonere\\_lucht\\_3.pdf](https://www.gezondheidsraad.nl/sites/default/files/grpublication/gezondheidswinst_door_schonere_lucht_3.pdf)
- iv [http://www.mkba-informatie.nl/index.php/download\\_file/force/353/781/](http://www.mkba-informatie.nl/index.php/download_file/force/353/781/)
- v [http://www.n65.nl/Studie-N65-Verloren Wacht-Reistijden-x4,33.xls](http://www.n65.nl/Studie-N65-Verloren%20Wacht-Reistijden-x4,33.xls)
- vi <http://www.n65.nl/Kostprijs-tunnels-N65-printversie-extern.xlsx>
- vii <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>
- viii <http://www.n65.nl/Civiel/Civiele-Procedure.htm>