

Waarom daalt het vertrouwen in onze overheden? Het antwoord is eenvoudig te bedenken. Wij beperken de uitleg tot slechts 1 overheidsbeslissing, de recent verschenen Startnotitie N65. Deze bevat 3 uitgangspunten: 1. snelheid handhaven op 70/80, 2. ondertunneling is te duur, 3. volgens het NSL is er geen overschrijding luchtverontreinigingsnormen dus geen gezondheidsgevolgen. Hieronder leggen we uit waarom deze uitgangspunten discutabel zijn, want strijdig met gezond verstand en met eigen overheidsregelgeving.

Gezond verstand: Normale burgers met gezond verstand kijken bij investeringen naar baten en kosten. In de politiek heet dat maatschappelijke kosten/baten analyse, MKBA. Zowel Rijkswaterstaat als de VVD 2e Kamer zijn daar ook groot voorstander van. Wat gebeurt er echter. Er is een MKBA vervaardigd van ondertunneling N65 in de bebouwde van Helvoirt. Daaruit resulteert een MKBA factor: [2,19](#), dat wil zeggen dat de contant gemaakte baten 2,19 zo groot zijn als de investeringen. Een tunnel van gelijke lengte in Vught komt waarschijnlijk hoger uit qua MKBA omdat de lengte gelijk blijft maar aldaar liefst 3 stoplichten verdwijnen en er daar ook meer mensen de gezondheidsgevolgen van wonen langs een drukke weg ondervinden en gemiddeld 1-2 levensjaren missen.

Doen dus bij een positieve MKBA als er geld is. Nee, zegt de overheid in de Startnotitie N65. Ondertunneling is te duur. Ter vergelijking: De MKBA factor Brainport is [0.66](#) en tast natuur en buitengebied aan evenals de N279 Noord met een MKBA factor [0.74](#). Wie is er nou gek?

Als gevolg van de zeer actieve lobby van B&W Vught krijgt Vught incl. BTW €90 Mio en Helvoirt €10 Mio. Daarmee kan Vught net geen tunnel(bak) bouwen onder alle 3 verkeerslichten. Het zullen dus wel 3 verdiepte kruisingen worden bij de 3 verkeerslichten. De dagelijkse avondfile staat dan stil bij Helvoirt. De €10 Mio in Helvoirt gaan op aan 2 hobbyprojecten van onze wethouder: 1. fietstunneltje + ecoduct enkele honderden meters buiten het dorp en 2. parallelwegen waar niemand meer op zit te wachten. In Vught kunnen die 3 verdiepte kruisingen misschien nog een positieve MKBA opleveren. In Helvoirt leveren het fietstunneltje + ecoduct + parallelwegen niet of nauwelijks baten. Bij een investering van €10 Mio ontstaat dan een MKBA factor richting 0. Daarom hebben we RWS maar aangeboden die €10 Mio aan Vught te geven voor een echte goede tunneloplossing. Wie is er nu gek?

Eigen regelgeving I&M: Bijna tegelijk met de Startnotitie N65 is de Code Maatschappelijke Participatie verschenen. Er bestonden ook al MIRT Spelregels. Beide overheidsregels verbieden kansrijke oplossingen bij voorbaat uit te sluiten. Wat betreft 1. snelheid weet iedereen dat sneller rijden zonder stoppen, minder reistijd verlies veroorzaakt en minder luchtverontreiniging. Wat betreft 2. ondertunneling te duur wijzen de MKBA's op iets heel anders en is ook geen rekening gehouden met de mogelijkheid van gebiedsontwikkeling bovenop en naast de tunnel. Wat betreft 3. luchtverontreiniging is, los van normoverschrijding waar al meerdere procedures over lopen, algemeen bekend dat omwonenden tot op 1.000 m1 langs een drukke weg zoals in Vught en Helvoirt gemiddeld 1-2 levensjaren missen. De overheidsregels verbieden deze kansrijke oplossingen bij voorbaat uit te sluiten. Toch gebeurt het. Wie is er nu gek?

Gelukkig is er nog een 2e Kamer. Die heeft kritische vragen gesteld over de Startnotitie N65. De Minister moet nog antwoorden. Zij kan bijna niets anders dan ofwel de Startnotitie N65 aanpassen ofwel handelen in strijd met eigen regels. We vrezen het laatste. Wie is er nu gek?

Tussentijds nieuws vindt u op [www.n65.nl](http://www.n65.nl) waar u zich ook kunt inschrijven voor onze nieuwsbrieven.