

14 Februari 2024

Stuurgroep N65, B&W Vught  
Postbus 90125  
5200 MA Vught

Uitsluitend per mail verzonden

Betreft: Reactie op Antwoorden TaskForce op 22 vragen

Geachte Stuurgroep N65 en Leden B&W Vught,

Dank voor uw [uitvoerige reactie](#) op [onze 22 vragen](#) aan de TaskForce. Vanwege de leesbaarheid nu ingedeeld per onderwerp met verwijzing naar de vraagnummers.

### **Baten en kosten, plussen en minnen**

Vraag 1 verwonderde zich waarom zelfs geen indicatieve berekeningen zijn uitgevoerd over de baten van alternatieven. Ieder mens met gezond verstand weegt bij een project van enige omvang toch altijd baten en kosten, plussen en minnen tegen elkaar af. Maar de TaskForce kwantificeert geen enkele bate. En geeft als antwoord: "omdat het geen onderzoeksvraag van de stuurgroep aan de Taskforce was." Op vraag 2 over de MKBA van de nieuwe VKA+, luidt het antwoord: "Er is geen MKBA opgesteld en dus kunnen wij u geen antwoord geven op uw vraag". Met circa € 80 Mio kostenstijging voor dit nieuwe VKA+, terwijl de oude al voor enkele tientallen miljoenen negatief uitpakte, zal een nieuwe MKBA VKA+ dus al snel boven € 100 Mio negatief uitpakken. Waarom die kennis onthouden aan de Raad?

Zoals u weet, laten de Zuidtangent en (boor)tunnels positieve MKBA's zien in de honderden miljoenen. En de TaskForce weet toch dat [waarde van een verloren levensjaar](#) op €50.000-€110.000 wordt geschat? En weet ook dat de [kortere tunnel in Maastricht](#) € 300 Mio waardestijging woningbezit opleverde. Waarom dan toch die kennis onthouden aan de Raad?

Bovendien volgt op geen enkele wijze uit de [opdracht](#) aan de TaskForce zelf dat de TaskForce het onderzoek zou mogen beperken tot vragen die de Stuurgroep wel of niet stelt en daardoor fundamenteel gaat afwijken van die opdracht aan de TaskForce zelf. Dit des te meer omdat:

- A. Die opdracht aan de TaskForce onder het hoofd 'Onderzoek varianten' onder meer instrueert: 'Bieden varianten oplossingen voor stikstof en financiën? Ja dus. Zijn eerdere onderzoeken en MIRT verkenning voor deze varianten nog houdbaar?' Nee dus. Waarom dan baten voor honderden miljoenen weglaten?
- B. Deze [MKBA-regels](#) van lenM adviseren onder 2.3 1. om vroeg in het proces via een MKBA structurele bouwstenen te laten aandragen in de vorm van het analyseren van het probleem en van de effectiviteit en efficiëntie van mogelijke maatregelen. Waarom dan een MKBA weglaten?
- C. De [landsadvocaat](#) adviseert nu zelf ook tot een MER die een MKBA impliceert. Waarom geeft de TaskForce dan toch antwoorden strijdig met voornoemde punten A, B en C? Dat wijst op gebrek aan eigen initiatief en/of vooringenomenheid. Temeer daar uit de instructie onder A. ook gezond verstand al aangeeft om baten c.q. indicatieve MKBA's te betrekken bij het onderzoek. Zonder die baten, al is het maar indicatief, te betrekken bij het onderzoek naar de 4 varianten, lijkt serieuze N65 besluitvorming onmogelijk.

Graag een nadere toelichting op dit commentaar onder A., B. en C.

## **Voortijdige sterfte door verkeersgerelateerd fijn stof**

In vraag 3 en 4 erkent het antwoord van de TaskForce bekend te zijn met de volgende feiten: **1.** door nieuwe EU normen zijn er nu al PM2.5 overschrijdingen in alle drie normstelsels. **2.** zowel de Minister, de Gezondheidsraad en de WHO erkennen dat wonen langs een snelweg ongezond is met voortijdige sterfte en voorafgaande gezondheidsproblemen als gevolg. Maar de TaskForce stelt vervolgens dat *“Bij het beoordelen van de haalbaarheid van de oplossing wordt vervolgens getoetst aan de norm” En concludeert dat “In Europa weliswaar gesproken wordt over strengere normen, maar daarvan is nog geen sprake. Bovendien is, als er al een issue is, PM 2,5 een probleem vanwege de landbouw, niet voor verkeer. Zodra implementatie in wetgeving heeft plaatsgevonden wordt dit meegenomen bij de beoordeling van uitgevoerde onderzoeken”.* Dit antwoord is onbegrijpelijk.

A. Allereerst baseren de Minister, de Gezondheidsraad en de WHO hun conclusie dat wonen langs een snelweg ongezond is vooral op fijn stof, PM10, PM 2,5 en de nog kleinere fracties waarvoor nog geen norm bestaat. Hoe komt de TaskForce er dan bij dat *‘PM 2,5 een probleem is vanwege de landbouw, niet voor verkeer.’* En aldus het echte probleem ontkent dat, ongeacht de huidige normen, omwonenden langs een snelweg nu eenmaal eerder sterven na voorafgaande gezondheidsproblemen? En via VKA+ er ook nog een schepje boven op doet omdat het verdwijnen van 4 stoplichten een aanzienlijk verkeersaanzuigend effect heeft. Wil de TaskForce nu echt de verantwoording op zich laden voor eeuwig vele Vughtenaren jaren eerder te laten sterven door deze investering van 262 Mio incl. BTW?

B. Waarom ontkent de TaskForce ook het echte probleem dat er nu al PM2.5 overschrijdingen in alle drie normstelsels en alleen verwijst naar EU concept regelgeving van 26.10.2022 die inderdaad nog niet van kracht is maar zonder enige twijfel binnen enkele jaren wel van kracht gaat worden. En dan vereist de Wet Milieubeheer onmiddellijk ingrijpen en staat de hele VKA+ investering van €262 Mio op de tocht. Dan is het maar de vraag of een dak boven die open tunnelbak dan volstaat! Wil de TaskForce nu echt een dergelijk risico nemen?

C. De WHO normen hebben vooralsnog geen kracht van wet maar zijn wel relevant en mede daarom omgezet in het Schone Lucht Akkoord (SLA) dat wel kracht van wet heeft voor de aangesloten gemeentes waaronder Vught. Waarom ontkent de TaskForce dat?

Graag een nadere toelichting op dit commentaar onder A., B. en C.

## **Verkeerscijfers**

Vraag 5 gaat over het verkeer over de Taalstraat met 6.000 auto's als onbenoemde factor in de analyses Zeef 1 van Goudappel met een mogelijke modelfout > 50% omdat onduidelijk is of dit verkeer nu voornamelijk doorgaand verkeer of lokaal verkeer betreft.. Vraag 6 vraagt of er nog meer van dat soort serieuze denkfouten in de verkeerscijfers denkbaar zijn? Bijv. het feit dat alle routeplanners aangeven dat het alternatief VKA+ zonder stoplichten de meest aantrekkelijke route wordt qua afstand en reistijd en RWS ook ooit heeft uitgesproken dat de N65 naar 100 km per uur moet?

Het antwoord van de TaskForce op vraag 5 luidt dat *“niet geanalyseerd of het door u genoemde aantal motorvoertuigen doorgaand verkeer of lokaalverkeer betreft. Uw redeneerlijn met betrekking tot de foutmarge kunnen wij niet volgen.”* Die redeneerlijn is toch simpel. Het plaatje op pagina 5 van Goudappel Zeef 1 met de kop: ‘Zuidtangent versus referentie’ geeft als prognose verkeer N65 zelf voor 2040 slechts iets boven 10.000 auto per dag aan. Welke veronderstelling Goudappel hanteerde voor het verkeer over de Taalstraat qua doorgaand of lokaal verkeer is onbekend. Maar als Goudappel het verkeer over de Taalstraat als vooral lokaal verkeer veronderstelde en het blijkt in 2040 doorgaand verkeer te zijn, stijgt de prognose verkeer N65 zelf voor 2040 van iets boven 10.000 auto per dag naar 16,000 per dag. En dat impliceert een modelfout van mogelijk >50%. Duidelijk nu?

Het antwoord van de TaskForce op vraag 6 luidt *“De resultaten van de berekeningen geven een goede weergave van de verkeerseffecten.”* We helpen het hopen maar helaas ontbreekt ieder bewijs.

A. Goudappel erkent nu in [zeef 2](#) op pagina 15 wel dat door het verdwijnen van 4 stoplichten 2,5 minuut reistijdwinst wordt behaald. Maar simpele sommetjes via routeplanners, tonen nu al aanzienlijk meer reistijdwinst aan!

B. Vervolgens spreekt Goudappel over een niet nader gedefinieerd “maatregelenpakket” dat die reistijdwinst meer dan volledig ongedaan zou maken. Waar vinden we dat “maatregelenpakket”?

C. In het nieuwe VKA+ is geen basisjaar opgenomen zoals bij het oude VKA+ met basisjaar 2017 wel het geval was. Vandaar dat voor het nieuwe VKA+ alleen speculaties mogelijk zijn over verkeerstoenames. Bij het oude VKA+ concludeerde [Goudappel](#) voor 2030 een verkeerstoename 2017-2030 door VKA+ met dat befaamde getal 2.300 dat de Gemeente ter zitting bij de Rechtbank afdeed als: *“Er is waarschijnlijk bij de provincie iemand geweest die een beetje met de natte vinger heeft gekeken wat gemiddeld gezien het verschil is in het aantal voertuigen dat passeert en daar is het getal 2300 uitgekomen.”* Dat getal 2.300 geloofden we toen al niet omdat de aanzuigende werking door het verdwijnen van 4 stoplichten o.i. meerdere tienduizenden voertuigen per dag zal bedragen. Kijk maar op de routeplanners. Die geven nu al in de spits vaak de A59 aan als beste route tussen den Bosch en Tilburg. En toen berekende Goudappel een verkeersintensiteit N65 VKA+ van gemiddeld 52.500 voertuigen voor 2030. En nu, voor 2040, 56.096 voertuigen in [Zeef 1](#) voor de referentiesituatie met het vergelijkbare gemiddelde van 5 Goudappel berekeningen<sup>1</sup> vanaf de Helvoirtse weg tot en met Helvoirt. Een toename over 10 jaar van 3.596 (56.096-52.500) vergelijkbaar met globaal datzelfde *“natte vinger getal van 2.500”* en even ongeloofwaardig als 4 stoplichten verdwijnen. In [Zeef 2](#) wordt onderscheid gemaakt tussen de verkeersintensiteit N65 VKA+ (56.096), de VKA+ ‘Value-variant’ (56.096) en de VKA+ ‘Totaalpakket Optimum’ (57.170). Steeds met dezelfde 5 Goudappel berekeningen vanaf de Helvoirtse weg tot en met Helvoirt. Met modellen kun je alles bewijzen als je de basisveronderstellingen niet kunt verifiëren of fout zijn. Hopelijk zijn onze stellingen dat de aanzuigende werking door het verdwijnen van 4 stoplichten meerdere tienduizenden voertuigen per dag bedraagt, de TaskForce niet ontgaan. Evenmin als het de RvS in de [komende zitting](#) gezien de EU jurisprudentie niet zal ontgaan dat de bewijslast voor deze onwaarschijnlijke getallen van Goudappel ligt bij Vught.

Graag een nadere toelichting op dit commentaar in de punten A, B en C.

### **Kostencalculatie en indexatie**

De vragen 7,8,9 en 10 handelen steeds over de kosten van de Zuidtangent en (boor)tunnels.

De vragen 7 en 8 handelen over het calculatiesysteem dat HaskoningDHV hanteerde in de [kostenbijlage](#) en stelt voor dat calculatiesysteem te vergelijken met [Bouwkostenkompas](#) (BKK) om meer zekerheid te verkrijgen. Als antwoord geeft de TaskForce *“HaskoningDHV hanteert een eigen calculatiebron die veel verfijnder is dan het Bouwkostenkompas en in de praktijk een nauwkeuriger raming oplevert.”* En voorts: *“De kostenramingen zijn gebaseerd op de eenheidsprijzen die bij de eerdere ramingen voor N65 zijn gebruikt om een goede vergelijking mogelijk te maken.”* Dat antwoord is onbegrijpelijk want:

A. Ieder bewijs ontbreekt voor de stelling dat de eigen calculatiebron van HaskoningDHV veel verfijnder is dan het in Nederland breed gebruikte BKK, laat staan dat het in de praktijk een nauwkeuriger raming oplevert.

B. De alternatieven Zuidtangent en (boor)tunnels zijn technisch zeer afwijkend van VKA+.

Waarom zou je dan toch eenheidsprijzen hanteren uit eerdere ramingen voor N65 VKA+?

C. De weigering om het calculatiesysteem HaskoningDHV te vergelijken met BKK, doet denken aan het sprookje van de naakte kleren van de keizer. Van een dergelijke vergelijking kan immers iedereen wijzer worden.

Vraag 9 handelt over indexatie en constateert dat de totale indexatie van HaskoningDHV in de toelichting op [noot](#) 145 liefst 31,6% bedraagt (3x2,4+25). Volgens het gespecialiseerde [Bouwkostenkompas](#) (BKK) is deze indexatie slechts 12,32% (138,8/123,57-

<sup>1</sup> Getallen gebaseerd op de nrs. 2 tot en met 6 bij het oude VKA+ om de uitkomsten zoveel als mogelijk vergelijkbaar te maken met de 5 Goudappel berekeningen vanaf de Helvoirtse weg tot en met Helvoirt.

1=1,1232). Het antwoord stelt: “Er is rekening gehouden met een standaard indexering van 2,2% per jaar, naast een eenmalig extra indexering van 25% die door de provincie Noord-Brabant is bepaald vanwege de specifieke prijsstijgingen in 2021 als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze kostenstijging is specifiek bepaald op basis van het uitgewerkte ontwerp van het VKA+ in het contract voor de N65 en daarmee veel meer gericht op het project dan dat een algemene index doet.” Dat antwoord is onbegrijpelijk want waarom zou de Provincie Brabant deze zeer specifieke bouwkosteninflatie beter kennen dan BKK waar bijna alle aannemers aan meewerken.

Vraag 10 handelt over de vaste kostenopslagvermenigvuldigfactor HaskoningDHV van 2,27. Het antwoord legt uit dat deze opslag de gebruikelijke indirecte kosten afdekt die niet in de calculatie van de directe kosten zijn begrepen. Maar ieder bewijs voor de juistheid van die opslag ontbreekt. Voor het goede begrip, deze kostenopslag is een kostenopslagvermenigvuldigfactor over de directe kosten. Een dergelijke kostenopslagvermenigvuldigfactor tikt dus hard door naar het uiteindelijke kostenplaatje. Vandaar dat het nuttig is te kijken wat gebruikelijke kostenopslagen zijn in de branche, bijv. de calculaties **Bosvariant** voor de Zuidtangent die uitkwam op een kostenopslagvermenigvuldigfactor van 1,84. Of **deze IGG calculaties** uit die periode met een kostenopslag als percentage van de directe kosten van  $5\%+6\%+8\%+3\%+0,15+10\%+3\%+4\%+10\%+10\%+1\%= 60.15\%$  Of de kostenopslagen die RAInfra gebruikte in eerdere calculaties in opdracht van de gemeente Vught eind april 2020. Die schoten toen incl. BTW in een week tijd omhoog vanaf € 158.631.000 naar € 199.916.200 en door naar € 412.000.000 want de Raad moest dat tunnelidee onacceptabel duur gaan vinden.. Daardoor gingen ook de kostenopslagen ook omhoog van resp.  $10\%+3\%$ ,  $10\%+3\%$  naar  $5\%+5\%+10\%+10\%$  van de directe bouw-kosten. Let op, RAInfra, hanteerde geen kostenopslagvermenigvuldigfactor maar een percentage van de directe kosten.

D. Is het denkbaar dat achter de kostencalculaties van HaskoningDHV een soortgelijke bedoeling speelt om net als eind april 2020, de Zuidtangent en (boor)tunnels ook via hoge kostencalculaties af te serveren?

Graag een nadere toelichting op dit commentaar in de punten A, B, C en D.

### **BTW**

Vraag 11 stelde dat de BTW voor de provincie toch aftrekbaar is. Scheelt veel geld. Het antwoord luidt : *Provincie kan geen aanspraak maken op compensatie uit het Btw-compensatiefonds.* Het lijkt verstandig dat de TaskForce kennis neemt van dit HR cassatiearrest:

ECLI:NL:HR:2016:2725. Om gebruik te kunnen maken van het Btw-compensatiefonds moet een en ander uiteraard wel goed juridisch gestructureerd worden.

Graag een nadere toelichting waarom dat niet zou kunnen.

### **Kostencalculatie**

Vraag 12 vroeg naar de betekenis van de verwijzing naar een summary I61/D18. Dank voor de toelichting waar uit blijkt dat die summary I61/D18 hetzelfde is als die vaste kostenopslagvermenigvuldigfactor HaskoningDHV van 2,27.

### **Kostencalculatie Zuidtangent**

Vraag 13 constateerde dat de cijfers in de kostenbijlage op geen enkele manier sluiten met de Investeringskosten excl. BTW ad € 138.834.551 en vroeg om uitleg. Uit de uitleg blijkt dat nu een vermenigvuldigfactor van 2,965 wordt gehanteerd i.p.v. de eerder genoemd factor van 2,27. Vervolgens wordt opgemerkt: “Bij de vastgoedkosten (onder in die tabel) is de factor echter gereduceerd tot de factor 1,15. Daardoor is over het gehele bedrag gezien de ophoogfactor lager dan die 2,956.” Kennelijk gebruikt de TaskForce bij de Zuidtangent dus een hogere kostenopslagvermenigvuldigfactor dan 2,27. Waarom?

### **PHS, Omkering spoor**

Vraag 14 vroeg zich af die PHS-omkering spoor wel nodig is? Het antwoord luidt: *Zonder de omkering van de N65 met het spoor is de verdiepte ligging van het spoor niet te realiseren en blijft het spoor op maaiveld gesitueerd.* Dat antwoord is onbegrijpelijk. Je kunt de verdiepte ligging van het spoor in Vught toch ook heel goed beginnen meteen na de N65 richting centrum. Scheelt veel geld en trammelant en uiteraard moet de N65 een verkeersfunctie blijven houden.



Graag een nadere toelichting waarom dat niet zou kunnen.

### **Zuidtangent: Aansluitingen op lokale wegen**

Vraag 15. vroeg zich af waarom er aansluitingen op lokale wegen zijn voorzien bij de Zuidtangent waardoor een veel duurdere 2x2 weg nodig is.

Het antwoord luidt : *“Bij bestudering van het alternatief Zuidtangent constateerden wij dat alleen de Molenstraat vanuit het onderliggend wegennet met een ongelijkvloerse kruising op het alternatief Zuidtangent was aangesloten. Wij hebben deze constatering aan de Stichting Comité N65 voorgelegd, waarbij werd aangegeven dat een ongelijkvloerse kruising bij de Esscheweg te overwegen was. Dit was de aanleiding om deze in het alternatieve plan van de Zuidtangent op te nemen. Deze conclusie getuigt van grote misverstanden. Jammer dat de TaskForce zonder nader overleg conclusies trekt uit delen van de correspondentie. Het was uitdrukkelijk de bedoeling om aansluitingen op lokale wegen te vermijden zoals de TaskForce dat wel doet in zowel dit [Taskforce document](#) als in de bijbehorende [kostennota](#). In een van onze [calculaties](#) gebruikten we daarom de term viaduct en vermeden het woord aansluiting. Uw conclusie dat alleen de Molenstraat met een ongelijkvloerse kruising op de Zuidtangent was aangesloten, is daarom volstrekt onjuist. In overleg is uiteraard alles bespreekbaar maar als die aansluiting van de Molenstraat en Esscheweg op de Zuidtangent het prijsplaatje ex BTW verhoogt van tenminste €28.251.23 voor een enkele rijbaan naar €41.602.005, voor een dubbele rijbaan, ontstaan grote twijfels over nut en noodzaak. Overigens bevat de kostennota, naast het opgemerkte onder vraag 16, veel meer elementen die nadere bespreking behoeften en die een zinvolle vergelijking van alternatieven ernstig belemmert. De indruk wordt zelfs gewekt dat ook hier de kosten van de Zuidtangent wel erg hoog uitvallen<sup>2</sup> t.o.v. alternatieve calculaties hetgeen de schijn van vooringenomenheid wekt.*

Graag een nadere toelichting waarom dat nadere overleg is nagelaten, al was het maar om de schijn van vooringenomenheid weg te nemen?

### **Zuidtangent: Baten herinrichting N65**

Vraag 16. verbaasde zich dat de kosten herinrichting N65 geheel worden toegerekend aan de Zuidtangent en de aanzienlijke baten weggelaten. Kan zomaar €66.236.67 schelen. Het antwoord luidt dat de kosten om de bestaande N65 aan te passen in de raming zijn opgenomen. En voorts: *“Voor wat betreft de opbrengsten door gebiedsontwikkeling is dat niet nagelaten maar was het geen onderzoeksvraag van de stuurgroep aan de Taskforce.”*

A. Wat dat laatste betreft is reeds eerder opgemerkt dat zonder baten, al is het maar indicatief, te betrekken bij het onderzoek naar varianten, serieuze N65 besluitvorming onmogelijk lijkt.

B. Sterker nog, wij hebben u vertrouwelijk deze summiere [MKBA publieksversie](#) toegestuurd die eindigt met baten van € 514,62 tot 684,47 Mio. Waarom heeft u deze informatie de Raad onthouden? Dat wijst op gebrek aan eigen initiatief en/of vooringenomenheid.

Graag een nadere toelichting op punten A. en B.

### **Kosten (boor)tunnels**

Vraag 17 verwondert zich over de conclusie van de Stuurgroep dat de voordelen van een tunneloplossing in Vught en Helvoirt in geen verhouding staan tot het benodigde budget van deze oplossing van circa € 800 mln, waarvan 713 miljoen incl. BTW voor de twee boortunnels sec van 914 meter respectievelijk 922 meter. En concludeert dat verdere inzet op een tunnelalternatief daardoor niet reëel is. Drie subvragen:

A. Aan de subvraag waarom ook geen graaftunnel is gecalculeerd en de Lunnetten-tunnel buiten beschouwing is gelaten gaan we gemakshalve nu maar voorbij. De reactie van de TaskForce dat vanuit de informatiegroep geen aanwijzing is gekomen over het

<sup>2</sup> De [kostennota](#) geeft alle 6 wegkruisingen, met of zonder aansluiting, identieke kostprijzen. € 5,912Mio ex BTW. Onze [kostencalculatie](#) noteert voor een viaduct Molenstraat zonder aansluiting €1,85 Mio ex. BTW. Dat geeft een kostenverschil van 6 x €3,15=€24,37 Mio. Toch wel de moeite waard om uit te zoeken hoe en waarom dat kan.

toevoegen van varianten aan het tunnelalternatief, roept dezelfde vragen op als bij het weglaten van de baten, gebrek aan eigen initiatief en/of vooringenomenheid.

B. Aan de subvraag of die berekende €713,343,090 van de boortunnels wel kloppen i.v.m. tegenstrijdige cijfers, gaan we ook maar voorbij. Het antwoord luidt dat in de kostenraming voor beide tunnels nauwkeuriger de lengte is bepaald op basis van een globaal ontworpen lengteprofiel voor beide tunnels, waaruit bleek dat voor beide tunnels met een gesloten gedeelte van (afgerond) 1700 m gerekend moet worden. Wel brengen we in herinnering dat in de eerder door Vught gebruikte kostencalculaties van RAInfra eind april 2020 steeds gerekend werd met een totale lengte van 1.700 m (1.300 m gesloten en 2x 200 m toeritten). Temeer daar volgens [deze mededeling aan de Raad](#) de lengte van de open tunnelbak van het oude VKA+ 1300 meter bedraagt en samen met de toeritten 1700 meter. Vreemd die 400 meter meer nu ineens in het gesloten gedeelte.

C. Het belangrijkste voordeel van een (boor)tunnel t.o.v. van VKA+ is geen verkeer gerelateerde luchtverontreiniging en lawaai. Waarom neemt u dan toch €5,4 Mio incl. BTW op voor geluidschermen. Belangrijker is dat volgens pagina 131 van [deze MKBA-regels](#) van het ministerie IenM de waarde van een verloren levensjaar op €50.000-€110.000 wordt geschat. En het gaat om heel veel levensjaren! Daarmee zou dat verschil van €451.709,463 tussen VKA+ en een (boor)tunneloplossing heel goed terugverdiend kunnen worden. Waarom zijn die voordelen van een (boor)tunneloplossing niet gekwantificeerd via de bekende Dalys, Qaly's en Volys? Het eerder gebruikte antwoord luidt ook hier: *Er zijn geen berekeningen gemaakt over de baten omdat het geen onderzoeksvraag van de stuurgroep aan de Taskforce was.* Zoals eerder opgemerkt wijst dit op gebrek aan eigen initiatief en/of vooringenomenheid. Temeer daar ook zonder instructies van de stuur- of informatiegroep, gezond verstand ook al aangeeft om baten c.q. indicatieve MKBA's te betrekken bij het onderzoek. Zonder die baten, al is het maar indicatief, te betrekken bij het onderzoek naar de 4 varianten, lijkt serieuze N65 besluitvorming onmogelijk.

Graag een nadere toelichting op punten A. en C.

### **Bouwkosten (boor)tunneloplossing**

Vraag 18,19, 20 en 21 vroegen om nadere verificatie van die €713,343,090 bouwkosten van een (boor)tunneloplossing volgens HaskoningDHV. We vergeleken die €713,343,090 met deze twee RAInfra calculaties april 2020 € [158.631.000](#) en € [199.916.200](#) en deze IGG calculatie van €147.000.000 uit die periode voor één tunnel en verhoogden die met dezelfde BKK index van 12,32%. Dat levert voor twee tunnels resp. € 356,4, € 449,0 en € 330,2 Mio op. Meer specifieke calculaties gesplitst naar Vught en Helvoirt leveren 532 Mio op resp.€ 342 Mio voor een Lunettentunnel. Daaruit volgde de vraag of die €713,343,090 incl. BTW voor twee tunnels wel reëel is want een kleine 30% minder.

Het antwoord op vragen 18 en 19 luidt: *“De kosten van het tunnelconcept zijn door RHDHV zelfstandig, zonder te vergelijken met andere berekeningen, berekend. De kostenramingsaanpak van RHDHV is naar onze mening robuust en reëel.”* Het antwoord op vraag 20 luidt: *“In de opdracht van de stuurgroep aan de Taskforce is een drietal alternatieven genoemd om te onderzoeken, waaronder de tunnel. Vanuit de informatiegroep, die kennis heeft van de opdracht aan de Taskforce, is over het toevoegen van varianten aan het tunnelalternatief geen aanwijzing gekomen.”* Het antwoord op vraag 21 luidt: *“Voor de beantwoording verwijzen wij u naar de eerder hierover gegeven antwoorden.”*

Toch lijkt het ongeloofwaardig als twee gerenommeerde calculatiebureau's tot heel andere uitkomsten komen dan HaskoningDHV.

A. Vandaar de vraag of het denkbaar is dat achter de kostencalculaties van HaskoningDHV de bedoeling speelt om ook (boor)tunnels via hoge kostencalculaties af te serveren.

B. Ook wijst het wachten op instructies van de informatiegroep op gebrek aan eigen initiatief en/of vooringenomenheid bij de TaskForce.

Graag een nadere toelichting op A. en B..

Met vriendelijke groet, Stichting Comité N65