

Betreft: Zelfs een ezel zou het huidige N65-reconstructieplan niet kunnen bevatten!

Geachte Raad,

In deze zesde en afsluitende bijdrage van onze serie over de N65, nr. 3 van onze tweede trilogie, vragen wij hierbij uw aandacht voor hetgeen de fractie GB kennelijk nog niet vermag te bevatten. Voor dezelfde 180 Miljoen is een veel betere vergelijkbare oplossing aanwezig dan hetgeen de oude coalitie onder aanvoering van GB tot nu toe voorstelde.

In aflevering 1, nr. 1 van onze eerste trilogie, concludeerde een door ons ingeschakelde deskundige over de veiligheid van het huidige N65-reconstructieplan tot een: 'zeer hoog, zo al niet onaanvaardbaar risico'! <sup>1</sup>

In aflevering 2, nr. 2 van onze eerste trilogie, concludeerde een gecertificeerd Rijksauditor over de veiligheid van het huidige N65-reconstructieplan tot een 'Groot risico. Situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers'! <sup>2</sup> De Raad werd niet attent gemaakt op deze ernstige waarschuwing door de verantwoordelijke wethouder!

Aflevering 3, nr. 3 van onze eerste trilogie, reageerde op deze mededeling<sup>3</sup> d.d. 7 mei 2020 aan uw Raad (zie pag. 2 halverwege) waar het College schrijft dat aan een ingenieursbureau opdracht gegeven is de kosten te ramen van een eenvoudige tunnel met 2 x 2 rijstroken van 1.700 meter, waarvan 1.300 meter ondergronds. Deze investeringsraming van RAinfra zou €412 miljoen incl. BTW bedragen. Het door ons ingeschakelde kostencalculatiebureau IGG toont aan dat de bouwkosten van een dergelijke eenvoudige tunnel volgens dezelfde standaard bouw- en calculatiemethode uitgevoerd als bij Rainfra, slechts 186 miljoen<sup>4</sup> incl. BTW bedragen. Inmiddels ontvingen we hierover op 18-12-2020 deze brief<sup>5</sup> van B&W met twee suggestieve verwijten:

1. **Verwijt 1:** die 186 Miljoen incl. BTW bevat geen raming van de investeringskosten en essentiële kostenposten ontbreken. Die zouden allemaal wel in die €412 Miljoen begrepen zijn. De €186 Miljoen calculatie omschrijft inderdaad expliciet een aantal kostenposten die bewust zijn uitgesloten in de calculatie maar bevat wel degelijk een globale opslag van 25% op de directe bouwkosten. Mede daarom kan helaas nu de vraag welke kosten nu wel of niet precies zitten in die €186 of €412 Miljoen niet op detailniveau beantwoord worden zonder nader inzicht. Maar de door ons geraadpleegde deskundigen zijn er wel vrij zeker van dat die tunnel van €412 Miljoen niet de eenvoudige tunnel met 2 x 2 rijstroken kan zijn die uw Raad is voorgespiegeld. De reden is het uitgangspunt van RAinfra dat de beide aansluitingen van Boslaan en Kennedylaan in de tunnel zouden moeten plaatsvinden en dat heeft verstrekkende kostengevolgen. Zie deze brief d.d. 14-12-20 van VP aan alle fractieleiders. Graag lichten wij in een persoonlijk gesprek ons vermoeden toe dat, bewust of onbewust, een politiek spel is gespeeld met die €412 Miljoen tunnelkosten. Dat zou immers terecht nader onderzoek vergen of uw Raad niet is misleid in deze.
2. **Verwijt 2:** onvergelijkbare grootheden worden vergeleken omdat in sommige media die €186 wordt vergeleken met de budgetreservering voor de VKA+ van €183 Miljoen. Dit suggestieve verwijt is onterecht want die vergelijking hebben wij niet gemaakt zoals u zelf kunt nalezen in de media bijv.: KB, www.vught.nu, het Pomphuiske en op www.n65.nl onder het nieuws van 30-11-2020. Wel treft U daar een eerdere gecertificeerde calculatie van

<sup>1</sup> <http://www.n65.nl/Begeleidend-schrijven-Verkeerspsychologische%20aspecten%20N65%20Vught.pdf>

<sup>2</sup> <http://www.n65.nl/Begeleidend-schrijven-Verkeersveiligheid-analyse-N65.pdf>

<sup>3</sup> <http://www.n65.nl/Reactie%20college%20op%20Burgerinitiatief%20N65%20Duurzaam.pdf>

<sup>4</sup> [http://www.n65.nl/20279\\_HA\\_SSK\\_BEGROOT\\_Tunnelvarianten\\_B\\_201130-Def.pdf](http://www.n65.nl/20279_HA_SSK_BEGROOT_Tunnelvarianten_B_201130-Def.pdf)

<sup>5</sup> <http://www.n65.nl/Brief-Vught-17-12-20.pdf>

een 2.160 meter lange boortunnel in Vught voor €162 Mio incl. BTW. Nu iedereen dat simpelweg kan nalezen komt wederom de vraag op: waarom dit suggestieve verwijft? Met dit schrijven aan Raad en B&W beschouwen wij [deze brief](#) d.d. 18-12-2020 als afgehandeld.

Aflevering 4, nr. 1 van onze tweede trilogie, handelt over het tragisch overlijden van het Londense 9-jarige meisje Ella\_Kissi-Debra waarbij voor het eerste in de geschiedenis van de medische wetenschap de lijkschouwer vaststelde dat [verkeersgerelateerde luchtverontreiniging de doodsoorzaak](#) was. Het zou B&W in de nieuwe coalitie passen ook eindelijk lessen te trekken uit de oproep van de burgemeester van Londen: *“De ministers en de vorige burgemeester hebben in het verleden te traag gehandeld. We moeten nu lessen trekken uit de conclusie van de lijkschouwer en veel meer doen om de dodelijke plaag van luchtvervuiling in Londen en het hele land aan te pakken.”*

Aflevering 5, nr. 2 van onze tweede trilogie, bevestigt dat als gevolg van het huidige N65-reconstructieplan jaarlijks tenminste 93,75 omwonenden van de N65 voortijdig zullen blijven sterven met de bijbehorende voorafgaande gezondheidsklachten. Het huidige N65-reconstructieplan vernietigt bovendien 180 Miljoen door te investeren in een project met een zeer negatieve MKBA. Dit terwijl met dezelfde 180 Miljoen meerdere alternatieven wijzen op een zeer hoge positieve MKBA. De kans dat het huidige N65-reconstructieplan het haalt bij de Raad van State en twee klachten bij het Hof van Justitie EU, is gering.

Deze aflevering 6, nr. 3 van onze tweede trilogie resulteerde tot slot in het verrassende resultaat in [deze slide](#) van een opdracht aan een verkeerskundig bureau om met dezelfde 180 Miljoen een veel betere oplossing te bedenken dan via het huidige N65-reconstructieplan. Hun conclusie is:

. Vervang in Vught de lange open heuvelachtige tunnelbak door een gesloten tunnelbak met bovenop een wandelpark. Die afzichtelijke hoge geluidsschermen worden dan het dak op de bak. De beide levensgevaarlijke tunnelbakinsteken worden zo keurige parallelwegen. De twee gevaarlijke onbeveiligde rotondes worden dan drie minder gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen voorzien van stoplichten. Dat is in ieder geval aanzienlijk beter dan het huidige plan want reduceert verkeerslawaaï tot 0, vermindert aanzienlijk de luchtverontreiniging in de bebouwde kom en elimineert het gevaar van de twee tunnelbakinsteken en beide onbeveiligde rotondes.

. Vervang in Helvoirt de korte tunnelbak onder de stoplichten door op één locatie de N65 maximaal 200 meter verder van de bebouwde kom te verleggen. Dat betekent in ieder geval minder verkeerslawaaï en luchtverontreiniging in de bebouwde kom en kunnen schoolgaande kinderen veiliger de N65 oversteken door twee fietsbruggen en een fietstunnel in plaats van op één rotonde.

Deze conclusie gebaseerd op calculaties van door ons ingehuurde deskundigen, bevestigen dat het huidige plan kwalificeert als het toppunt van stupiditeit. Iedereen, zelfs een ezel, had kunnen bedenken dat hoge geluidsschermen aan beide zijden van de weg qua kosten heel globaal neerkomen op een dak op de tunnelbak. Maar wel het verkeerslawaaï tot 0 reduceren en de luchtverontreiniging aanzienlijk verminderen. Het is alleen aan politiek doordrammen als gevolg van bestuurlijke patstellingen (geen geld) te danken dat het zicht op elementaire waarheden en creativiteit verloren ging. En camoufleerde dit met fake nieuws over nieuwe bommenweeldes en einde aan de vierending.

Het feit dat de Raad niet attent werd gemaakt op ernstige waarschuwingen over veiligheidsrisico's, negatieve MKBA's zijn achtergehouden en hoogstwaarschijnlijk politieke spelletjes zijn gespeeld met kostencalculaties heeft deze blunder ook mogelijk gemaakt. Resumerend resteren drie opties: **1.** Echte autotunnels in Vught en Helvoirt, **2.** Zuid tangent **3.** Dak op een lange open heuvelachtige tunnelbak in Vught en Helvoirt. Als aanvulling op het overheidsbudget van 180 Miljoen is gebiedsontwikkeling nodig en wenselijk. Dit alles vergt een constructieve, open en creatieve attitude in een nieuwe coalitie zonder doordrammen en met heldere, doorzichtige en verifieerbare calculaties.

Graag spreken we de wens uit dat VVD en PvdA-GL zich niet opnieuw stoten aan dezelfde steen in de vorm van GB.

Hoogachtend, Mr. Drs. C. B.A. Spil RMC, Voorzitter Stichting Comité N65