Comité N65

Stichting Comité N65

Datum 22-3-2023

Leden van de Raad Vught
Postbus 90125
5200 MA Vught

Uitsluitend per mail verzonden, cc B&W

Betreft: N65: Er moet wat gebeuren maar het gebeurde mag niet opnieuw gebeuren!

Geachte Leden van de Raad,

Met aandacht hebben we uw discussie gevolgd in de commissievergadering 16-3-2023 over de N65, het Duidingsdebat. Het verheugde ons uiteraard dat B&W gehoor heeft gegeven aan onze oproep (pag. 19 schuifnummering) om meerdere N65 opties serieus te gaan onderzoeken: 1. Huidig ontwerp met optimalisaties, 2. Tunnel, 3. Zuidtangent (N65 – A2) en 4. Afwaarderen huidige N65 naar 50km/u binnen bebouwde kom. Verheugend ook dat de Raad vrijwel unaniem, BD citaat, concludeerde: "*Doorgaan op de ingeslagen weg zit vrijwel niemand zitten. Ook niet met de nodige aanpassingen.*"

Maar het is te vroeg om Hosanna te roepen. Want we zijn nu 14 jaar verder en rond 20 Miljoen armer nadat de Raad in Vught zich in 2009 uitsprak voor een echte autotunnel, Helvoirt voor een wildtunneltje en Vught bij de 2e Kamer een motie VVD/CDA voor 100 Miljoen lospeuterde tegen de zin van Rijkswaterstaat (RWS). En even later lag er in in 2013 deze Startbeslissing met een uitgekleed N65 plan zonder tunnel. En nog even later lagen er Maatschappelijke Kosten-Baten analyses (MKBA's) waar de Raad ternauwernood kennis van kon nemen. Zonder ook aandacht te besteden aan alternatieve N65 oplossingen, laat staan aandacht aan luchtverontreiniging met als gevolg voortijdige sterfte na voorafgaande gezondheidsproblemen.

Om herhaling te voorkomen, maken we u daarom attent op het volgende. De documentatie die U via deze link van de wethouder heeft ontvangen omvat 28 pagina's waarvan 11 pagina's analyse van Pels Rijcken met het advies het oude plan op te krikken omdat de stikstof problemen wel oplosbaar zouden zijn. De overige 17 pagina's zijn gericht aan de Raad met veel tekst en goede bedoelingen. Maar de formele opdracht aan de Task Force benadrukt alleen het belang van regelgeving op het gebied van stikstof en het beschikbare budget en rapporteert alleen aan een N65 Stuurgroep bestaand uit het ministerie van Infrastructuur en Milieu (MinVWS), Rijkswaterstaat (RWS) , provincie Noord-Brabant, Vught, Oisterwijk.

Vandaar dat wij uw aandacht vragen voor de volgende attentiepunten:

- De formele opdracht is vrij eenzijdig gericht op stikstof. Naar onze mening moet de formele opdracht zich minder richten op stikstof en budget maar vooral op alternatieven met de hoogste maatschappelijke baten met de laagste maatschappelijke kosten. Normaliter gaat dat via MKBA's en niet via stikstof.
- Zowel de Task Force als Stuurgroep hebben een vrij eenzijdig Haags overwicht. Daar is niets op tegen zolang dat Haagse overwicht zich niet vooringenomen heeft getoond. RWS door uit te spreken dat de N65 naar 100 km per uur moet, het oude N65 project lam legde door met de geldbuidel te zwabberen, tunnels graag vermijdt en in Vught/Helvoirt erftoegangswegen ver boven de maximale verkeersintensiteit van 6.000 mvt/e acceptabel acht, strijdig met bijna alle Crow richtlijnen "Duurzaam Veilig". RWS door het RIVM de hand boven het hoofd te houden terwijl aantoonbaar het NSL/Aerius model luchtkwaliteit langs snelwegen veel te mooi inschat.
- De 17 pagina's tekst met goede bedoelingen bevatten onder meer de tekst dat zoveel mogelijk gebruik zal worden gemaakt van bestaande (raam)contracten met externe partijen. Voor de goede orde wijzen wij er op dat de bureaus die MKBA's maakten meerdere voorschriften voor MKBA's (alternatievenonderzoek, WLO-scenario's) met voeten traden. Goudappel Coffeng maakte tot op heden niet duidelijk hoeveel auto's meer via de aanzuigende werking van het verdwijnen van 4 stoplichten de N65 gaan gebruiken.
- De 17 pagina's tekst met goede bedoelingen besteden ook geen aandacht aan aspecten zoals bijv.

luchtverontreiniging en voortijdige sterfte etc., gebiedsontwikkeling en tolheffing als financiering, kosten van omrijden, niet kwantificeerbare factoren die in MKBA's niet naar voren komen etc.

Op zich allemaal geen doodzonde als ze maar niet buiten beschouwing blijven in MKBA's. Kortom, het is oppassen geblazen dat het gebeurde niet weer gebeurt. Want wethouder Du Maine krijgt het zwaar te verduren in de Task Force tegenover zoveel deskundigheid en macht. Vandaar de volgende aanbevelingen.

1. Ton van der Vossen (PvdA/GL) riep, BD citaat: ,,*Kijk met een frisse blik naar alle mogelijke oplossingen en voeg nieuwe gezichten toe aan de taskforce. Want voor mensen die al tien jaar aan een project werken, is het lastig om een bocht van 90 graden te nemen.*" Daarom de volgende suggesties.
2. Nathalie Pullens-Robeerst (VVD) suggereerde een klankbordgroep voor belangengroepen. Nuttig als de belangrijkste belangengroepen daarmee instemmen want brengt meer deskundigheid in het proces en maakt betere risico inschattingen mogelijk van de potentiële weerstand c.q. medewerking. Het Comité N65 bijv. heeft al eerste summiere en voorlopige MKBA's klaarliggen als aftrap en weet oplossingen voor het stikstofprobleem in alle N65 alternatieven.
3. Installeer een werkgroep van raadsleden ter ondersteuning van de wethouder. Laat in ieder geval de grootste fracties daarvoor een lid leveren die alle communicatie met de Task Force ontvangt en waarmee de wethouder regelmatig kan overleggen over lastige punten en bij meningsverschillen binnen de Task Force.
4. Vereenvoudig de opdracht aan de Task Force. Als de Raad vrijwel unaniem, BD citaat, concludeert: "*Doorgaan op de ingeslagen weg zit vrijwel niemand zitten. Ook niet met de nodige aanpassingen.*", schrap dan het alternatief 'Huidig ontwerp met optimalisaties' zodat er maar drie alternatieven overblijven.
5. Probeer de formele opdracht aan de Task Force direct of indirect iets waterdichter te maken. Aandachtspunten zijn: beslisprocedure bij meningsverschillen, summiere voorlopige MKBA's meteen in de start voor de 3 resterende N65 alternatieven waarin ook zijn meegenomen de lasten van voortijdige sterfte na voorafgaande gezondheidsproblemen door luchtverontreiniging en omrijkosten naast de baten uit gebiedsontwikkeling, waardestijging woningen tegenover de kosten van investering en financiering (discontovoet).
6. Gebruik daarvoor bij voorkeur nog geen externe adviesbureaus maar eigen medewerkers en gezond verstand. Laat de Raad tijdig beslissen over niet goed kwantificeerbare effecten zoals risico inschattingen van juridische problemen en van kosten en/of afwegingen tussen aspecten van milieu en infrastructuur. Voorkom daarmee dat N65 alternatieven bij voorbaat sneuvelen op dooddoeners zoals er is geen geld, nieuwe weg door bos/landbouw gebied kan en mag niet, kortste weg is de snelste en dus beste weg, bedreigde plantjes en diertjes zijn belangrijker dan gezondheid omwonenden etc.

De wethouder heeft toegezegd, BD-citaat, "*alle ideeën mee te nemen naar de taskforce met daarin afgevaardigden van de gemeenten Vught en Oisterwijk, de provincie en het Rijk.*" Met de toezegging: "*Na de zomer kom ik bij u terug.*" Dit is te vroeg en te laat. Het is te laat omdat in het begin van het proces de belangrijkste besluiten genomen moeten worden op basis van nog summiere en voorlopige MKBA's samen met de moeilijke niet goed kwantificeerbare effecten en risicoafwegingen. Dat kan in enkele maanden klaar zijn zodat de Raad daar tijdig over kan beslissen. Pas daarna komt de detailuitwerking via externe adviesbureaus en dat kan onmogelijk na de zomer al klaar zijn.

Maar de wethouder heeft ook toegezegd om: "*Alle suggesties die zijn ingebracht worden in overzicht gezegd en daarbij wordt aangegeven wat mee kan naar de TaskForce, wat buiten de TaskForce om kan en wat korte en lange termijn is*". Gebruik die rapportage om de voorgaande aanbevelingen in daden om te zetten. Het mag niet zo zijn dat, zoals in het verleden, de Task Force en Stuurgroep de feitelijke beslissingen nemen door de Raad wederom voor het blok te zetten.

Met vriendelijke groet, Stichting Comité N65, Corneel Spil, voorzitter