
Van: bestuur@n65.nl
Verzonden: zondag 18 juni 2023 12:10
Aan: Griffie Gemeente Vught
Onderwerp: N65: niet zeuren. Er moet wat gebeuren bij de Stuurgroep!

Let op: Deze mail komt van buiten onze organisatie. Help mee om onze organisatie veilig te houden en denk na voordat je op een link klikt of een bijgevoegd bestand opent.

Geachte heer/mevrouw Griffie,

De reden van deze mail is uw raadsvergadering komende dinsdag 22-6. Bij de 'Lijst Ingekomen Stukken' staat ook [ons schrijven d.d. 29 mei 2023](#) aan de Stuurgroep N65. Het is aan de Raad om dit voor kennisgeving aan te nemen of ter afhandeling agenderen voor een commissie. Op dit schrijven is geen antwoord ontvangen. Mede daarom doet o.i. de Raad er verstandig aan het onderwerp N65 ter afhandeling door te sturen naar een commissie. Om de volgende redenen is onze stellige indruk dat de Task Force een verkeerde route heeft gekozen.

1. Het advies van de VVD om een klankbordgroep op te richten is genegeerd. Daarmee ook alle participatieregelgeving. Ook het advies van PvdA-GL is genegeerd door weer Goudappel en Antea van stal te halen want voor hen is het inderdaad lastig om een bocht van 90 graden te nemen.
2. Antea concludeert zelfs dat de selectie van het meest kansrijke alternatief nu plaatsvindt op basis van stikstofeffecten, draagvlak en kosten en niet op basis van MKBA's. Hoe bestaat het want gezond verstand en de wet schrijven nu eenmaal die MKBA's voor. Dat weet Antea toch!
3. De Raad heeft vrijwel unaniem geconcludeerd: "*Doorgaan op de ingeslagen weg ziet vrijwel niemand zitten. Ook niet met de nodige aanpassingen.*" Toch staan er in de Opdrachtformulering van de Task Force van 2 maart 2023 vier alternatieven: - 1. Huidig N65 ontwerp met optimalisaties, - 2. Tunnels, - 3. Zuidtangent (N65 – A2), en -4. Afwaarderen huidige N65 naar 50km/u binnen bebouwde kom.
4. Waarom dit alternatief 1. *Huidig N65 ontwerp met optimalisaties* dan toch weer onderzoeken met dikke en dure rapporten? Waarom de duidelijke mening van de Raad negeren? Het was al te gek voor woorden dat de Raad zich [in 2009](#) uitsprak voor een echte autotunnel maar toch in 2020 instemde met die dwaze open tunnelbak voor ruim €180 Miljoen om zo Vught definitief in twee te hakken, meer verkeer aan te zuigen door het verdwijnen van 4 stoplichten met tot slot ook nog een zwaar negatief MKBA resultaat in de tientallen miljoenen.
5. Waarom *alternatief 4. Afwaarderen huidige N65 naar 50km/u binnen bebouwde kom* nader onderzoeken met dikke en dure rapporten? Weliswaar is dat een breed gedragen wens maar houdt geen rekening met het feit dat afwaarderen een groot aantal, zeg tenminste 10.000 voertuigen, 365 keer per jaar dwingt om 10 km om te rijden veelal over de A59. En zelfs met een zeer lage €0,1 reiskosten per km en een lage uurwaardering van €10 bij een snelheid van 100km per uur, kost dat nu eenmaal ieder jaar €7,3Mio (10.000x365x (€0,1x10+ 1/10x€10,0)). Dat geeft, contant gemaakt tegen 3%, een negatief MKBA saldo van €243 Mio (7,3/0,03). En niemand kan precies voorspellen over hoeveel voertuigen het zal gaan en of dat meer of minder files en luchtverontreiniging tot gevolg heeft. Een kind kan de was doen. Waarom dan weer dikke, dure rapporten en tijdverlies?
6. Gezond verstand en de wet schrijven nu eenmaal MKBA's voor! En uit die MKBA's blijkt dat alleen voor de Zuidtangent en twee boortunnels sprake is van een (flink) positieve MKBA zoals bijv. blijkt uit deze eerste [summiere en voorlopige MKBA voor de Zuid tangent](#). Met een totaal baten van

liefst €514-€684 Mio bij een investering van minder dan €100 Mio. Daarom is het tijd- en geldverspilling die andere 2 alternatieven ook te laten onderzoeken!

Gezien bovenstaande en ons devies, niet zeuren, er moet wat gebeuren, ligt het voor de hand dat uw Raad de Stuurgroep adviseert om op de kortst mogelijke termijn alleen de Zuidtangent en twee boortunnels nader uit te werken.

Met vriendelijke groet, Bestuur N65