Van: bestuur@n65.nl
Verzonden: maandag 11 december 2023 11:14
Aan: Griffie Gemeente Vught
Onderwerp: N65: niet zeuren. Er moet wat gebeuren! Vooringenomenheid c.q. onbehoorlijk bestuur bij de TaskForce leidt tot uitstel!
Bijlagen: Evaluatie Analyse Task Force.pdf

Categorieën:

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,

Hoewel uw Raad zich nog in Juni 2023 vrijwel unaniem tegen VKA+ verklaarde, probeert de TaskForce u komende donderdag 14 december te masseren om het VKA+ toch maar te accepteren. En zet uw Raad voor het blok met een dreigement: slik nu maar die oude dwaze open tunnelbak, VKA+ of er gebeurt niets. Daarom bijgaand onze analyse van deze duizenden pagina's Task Force documenten met als conclusie dat bij de TaskForce analyses sprake is van vooringenomenheid c.q. onbehoorlijk bestuur. Alle alternatieven worden immers simpelweg afgeschoten met vaak subjectieve, soms foute of zeer dubieuze argumenten.

Onze bijgaande analyse beperkt zich tot de Zuidtangent als beste alternatief, rond €100 Mio tegenover €262 Mio voor het VKA+. De TaskForce bevestigt zelfs letterlijk: *" Voor de leefbaarheid heeft deze weg een hoog doelbereik."* Onze analyse geeft alle gelegenheid tot het stellen van prangende zeer concrete en gedetailleerde vragen aan de TaskForce ten aanzien van de baten, de verkeerscijfers en de kosten. Uit de antwoorden kunt u afleiden waarom wij adviseren deze TaskForce naar huis te sturen en een deskundige verkenner aan te wijzen om een nieuwe TaskForce samen te stellen.

Met vriendelijke groet, Comité N65
Mail: bestuur@n65.nl

Comité N65

Stichting Comité N65

Maandag 11 December 2023

Onderwerp: Zuid tangent: Evaluatie Analyse Task Force

Inleiding

Met belangstelling hebben we kennis genomen van deze uitgebreide analyses van de TaskForce met als conclusie dat het VKA+ voor €262 Mio de optimale oplossing is voor het N65 probleem. Ons commentaar op hoofdzaken ziet u in deze brief aan de voorzitter van de Stuurgroep N65. Dit huidige schrijven bevat alleen een nadere analyse van de analyses van de TaskForce inzake de Zuidtangent (Raadsvoorstel en de bijlagen: 4.5 Beschrijving alternatieven, 4.6 Zeef 1 en 4.8 Kostennota). Onze eerdere correspondentie met de TaskForce over de Zuidtangent treft u in dit overzicht. Tot slot eindigde deze brief d.d. 29 Mei 2023 aan de Stuurgroep met twee wensen: "*laat alleen alternatieven met een positieve MKBA in een 'schoonheidswedstrijd' om de eer strijden. Wij participeren graag inhoudelijk in dat traject. Er valt geen tijd te verliezen!"* Helaas weigerde de Stuurgroep aan deze 2 wensen tegemoet te komen. Omdat deze noodzakelijke participatie ontbrak, constateren we nu helaas ernstige gebreken in de TaskForce analyses Zuidtangent ten aanzien van de baten, de verkeerscijfers en de kosten. Dit mondt uit in de conclusie dat bij de TaskForce analyses sprake is van vooringenomenheid c.q. onbehoorlijk bestuur.

Gebreken in de baten

Meermaals is de TaskForce onderstaande maatschappelijke kosten/baten analyse, voorgehouden in deze summiere MKBA, met een totaal saldo baten van €514,62 of €684,47 bij een investering van €100 Mio.

Reistijdwinst t.o.v. huidige situatie, per jaar is: €9,73 Mio , contant gemaakt tegen 3% =-€324,44 Mi	€ 324,44	€ 324,44
Reiskostenverlies per jaar €: -5,84 Mio , contant gemaakt tegen 3% =-€365 Mio	€ -194,67	€ -194,67
Gebiedsontwikkeling, Te bebouwen N65 Vught: 1500mx10mx500=7,5 Mio	€ 7,50	€ 7,50
Gebiedsontwikkeling, Te bebouwen N65 Helvoirt: 1500mx10mx500=7,5 Mio	€ 7,50	€ 7,50
Waardestijging woningbezit 3/2,2x€220=€300 Mio	€ 300,00	€ 300,00
Sterftewinst, 5,1 tot 10,19 per jaar, contant gemaakt tegen 3% = +€170Mio tot +€339,7 Mio	€ 169,84	€ 339,69
Totaal:	**€ 514,62**	**€ 684,47**

Toch zijn MKBA's essentiële bouwstenen om tot een eindconclusie te komen, zelfs wettelijk voorgeschreven. Op details is iedere MKBA tot op zekere hoogte aanvechtbaar maar het algemene beeld is belangrijk om niet op het verkeerde spoor te komen. Met vertrouwen zien we daarom noodzakelijke foutcorrecties tegemoet. En niet voor niets merkt de TaskForce op pagina van het Raadsvoorstel op over de Zuidtangent: "*Voor de leefbaarheid heeft deze weg een hoog doelbereik.*" Dat klopt zoals blijkt uit voorgaande MKBA!

Gebreken in de verkeerscijfers, Zeef 1

Zoals algemeen bekend hebben alle modellen vaak moeilijk identificeerbare gebreken. In het document Zuid-tangent-V&A.docx bijv. wordt het vermoeden uitgesproken dat het merendeel van de daar genoemde 6.000 locale voertuigen alleen de Taalstraat gebruiken om de avondfile op de Randweg bij de stoplichten aan het begin van de N65 te vermijden. Dat merendeel X betreft dan voornamelijk doorgaand verkeer want het locaal verkeer Y heeft meerdere alternatieven (A2/Postweg bijv.). Uit bijlage 4.6 Zeef 1 blijkt dat het verkeersvolume op de N65 na realisatie van de Zuidtangent nog slechts tussen de 10.000 en 14.000 voertuigen per dag zou bedragen. Daar zit dus ook dat merendeel X van die 6.000 onder. Of niet als X 0% zou bedragen. Een modelfout van mogelijk >50%! Desondanks

zullen we, na deze waarschuwing over het gebruik van cijfers uit modellen, nu voorshands de cijfers van Goudappel moeten gebruiken. Het Raadsvoorstel merkt over de Zuidtangent op dat "*Door de te beperkte capaciteit is een 1 x 1 weg door de wegbeheerder niet reëel bevonden en is een 2 x 2-weg beschouwd.*" Deze mening hangt af hoe de kruisingen van bestaande wegen op de Zuidtangent worden aangepakt. Bestaan die kruisingen alleen uit bruggen sec of uit bruggen met aansluitingen op de Zuidtangent. De bijlage 4.8 Kostennota is daar onduidelijk over omdat alle kostprijzen van alle kruisingen identiek blijven, met of zonder aansluitingen op de Zuidtangent. Uit bijlage 4.6 Zeef 1 blijkt echter op pag. 18 dat "*Ongelijkvloerse aansluitingen Esscheweg en Molenstraat (Haaren)*" worden verondersteld. De ongenummerde plaatjes geven tegenstrijdige of onduidelijke informatie. We houden het er maar op dat door het schrappen van deze beide aansluitingen de ZuidTangent 5.000 voertuigen minder zal tellen. Daarop gebaseerd, calculeert bijlage1 bij deze notitie dat de IC-verhoudingen ruim binnen de norm blijven.

Gebreken in de Kostennota

Bijlage 4.8 Kostennota calculeert in Bijlage 2 de totaalkosten van de 2 x 1 variant op €166.046.123 incl. BTW. Calculeren is lastig blijkt hieronder. I.v.m. de tijd zijn hierna slechts enkele hoofdpunten uitgewerkt, nog niet in detail uitgewerkt.

1. Inflatie: In de branche is het goed gebruik om te werken met de laatste basiscijfers uit Bouwkostenkompas verhoogd met een opslag. Wij nemen aan dat HaskoningDHV ook deze bron hanteerde. Er bestaan immers geen andere betrouwbare bronnen. De laatste cijfers 2023 van Bouwkostenkompas indexeerden echter al tot en met 2023. Mocht HaskoningDHV een andere eigen calculatiebron dan Bouwkostenkompas gehanteerd hebben, dan is een nauwkeurige vergelijking met die bron vereist. Waarom dan daarboven een "*indexering tussen 2021 en 2023 toegevoegd van 2,2% per jaar en in 2022 een extra, eenmalige indexering vanwege de extreme prijsontwikkeling van 25% (conform berekening PNB)*" toepassen om van een basis ophoogfactor 2,274 tot een met 0.682 (2,956-2,274) verhoogde factor 2,956 uit te komen. Zie hier de Bouwkostenindex. Effect: - €94.685.782 zijnde 0.682 x€138.834.551.
2. BTW: Meermaals is de TaskForce voorgehouden, zie bijv. Uitleg-Zuid-tangent.pdf, dat de Zuidtangent een provinciale weg en de Provincie BTW kan terugvorderen. Effect: - €27.211.911.
3. Risico etc: Basis ophoogfactor 2,274, vermoedelijk gebaseerd op tunnelbouw met hogere risico's. Onze eerdere analyses gingen daarom uit van een ophoogfactor van 1,84: (8 % engineering + 8 % vastgoed/omgeving + 30 % risicoreservering + 21 % BTW). In beide zit al een risicofactor verwerkt. De opbouw van die 2,274 blijkt ook fouten te bevatten, althans onduidelijkheden of tegenstrijdigheden die er op wijzen dat naar een hoge factor is toegewerkt. Die 2.274 -1,84=0,434 verschil is erg veel geld. Het juiste getal kan pas bepaald worden als volstrekte duidelijkheid bestaat over de opbouw van die 2,274 basis factor. Dit effect is daarom hier nu op 0 gezet! Effect: - €0.

Bij elkaar op geteld, 3 correcties voor tenminste €121.897.693 (€94.685.782+ €27.211.911+ €0). Nadat duidelijkheid is verkregen over die 2,274 basis factor, lijkt een kostenplaatje voor de 2 x 1 variant van €100.000.000 (€166.046.123 – 66.046.123) daarom zeker haalbaar. Daarbij komt het volgende vergeleken met €262 Mio VKA+. De omkering PHS bij het spoor is overbodig bij de Zuidtangent. Gebaseerd op de enig publiek beschikbare kostenbron:

https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/programmas/phs/meteren-boxtel/vught/171024-beslisnotitie-phs-gzn---beslisnotitie-tijdelijke-kruising-n65_incl-oplegger-59f06f6ca13c1.pdf resulteert een grove schatting van de besparing door de Zuidtangent van:
Totaal kosten PHS omkering spoor, zeg: 9+20+3,38=€32,38[1], zeg **€30-€40 Mio**.

[1] Investerings- kosten: € 3 à 9 mio € 3 à € 3 mio
Extra kosten t.o.v. raming: € 14 mio à € 8 mio of -€ 20 mio à € 14 mio
Risico's: Zeer veel gehinderden vastlopend /omrijdend verkeer.
Gekwantificeerd, zeg 14 dagen iedere dag 50.000 mensen 10 km omrijden tegen 15 cent en 10 minuten, reistijd tegen €20, per uur, kom je al snel uit op € 3,38 Mio

Daarentegen moet opgemerkt worden dat in de €166.046.123 in Bijlage 2 voor de totaalkosten van de 2 x 1 variant, niet zijn opgenomen de herinrichtingskosten van de bestaande N65 ad €36.723.102 volgens Bijlage 2 voor de 2x2 variant. Het vereist aparte afwegingen hoe daarmee moet worden omgegaan. Inclusief de fietspaden en berm is de huidige N65 circa 100 meter breed. Een 2 x 1 weg is ongeveer 25 meter breed. De vraag is hoe om te gaan met de vrijkomende 75 meter. In onze summiere MKBA, wordt voorgesteld 10 meter van die 75 meter te gebruiken voor projectontwikkeling. Dat roept de vraag op hoe die herinrichtingskosten toe te rekenen. Aan de Zuidvariant of aan projectontwikkeling?

Conclusie

Vervolgens merkt het Raadsvoorstel echter op:

- *"Door de te beperkte capaciteit is deze door de wegbeheerder niet reëel bevonden."* Bijlage 1 toont aan dat de I/C- verhoudingen dik op orde zijn als wordt afgezien van all aansluitingen op de Zuidtangent. Dit argument is daarmee afdoend weerlegd.
- "*De budget- en stikstofopgave is vergelijkbaar met het VKA+*". Dit argument over de budgetopgave is hiervoor afdoend weerlegd. VKA+ kost €262 Mio, de 2 x 1 Zuidtangen rond €100 Mio. Het argument over de stikstofopgave zal globaal waar kunnen zijn. Opmerkelijk is wel dat dat de Zuidtangent wordt afgeschoten met de opmerking dat stikstof effecten ontstaan op de Biesbosch (0,04 mol/ha/jr) op meer dan zeg 60 km afstand en het Ulvenhoutse Bos (0,05 mol/ha/jr) op meer dan zeg 40 km. Bij de veel dichterbij gelegen open tunnelbak met meer verkeer ontbreekt dat effect. Merkwaardig! Ook weten we toch uit de boerendiscussie dat stikstof van een boerderij na 500 meter niet meer meetbaar is. Zou dat bij wegen ineens anders zijn of klopt het model niet?
- De opmerking is juist dat "*de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden in deze variant worden aangetast* " Maar de TaskForce komt aan een belangenafweging niet toe. Concludeert zelfs simpelweg dat, tezamen met het feit dat het gronden van derden betreft, de Zuidtangent daarom geen reële optie is om verder te verkennen. Dit is een besluit dat door de Raad resp. provincie moet worden genomen, gebaseerd op een belangenafweging van **alle** aspecten. En daar speelt menselijke gezondheid door luchtverontreiniging een belangrijke rol. Het is treurig te constateren dat de TaskForce dit gezondheidsbelang zelfs niet erkent. Niet alleen de Minister en de Gezondheidsraad erkennen dat wonen langs een snelweg ongezond is maar de hele wereld incl. WHO. Maar de Taskforce constateert alleen dat er geen normoverschrijdingen zijn. Kennelijk is het de TaskForce ontgaan dat door nieuwe EU normen er nu al PM2.5 overschrijdingen zijn in alle drie normstelsels. En dan eist de Wet milieubeheer onmiddellijk ingrijpen en staat de hele VKA+ investering van €262 Mio op de tocht. Kennelijk ook is het de TaskForce ontgaan dat er een procedure loopt bij de RvS die aantoont dat het huidige RIVM/Aerius model niet deugt qua verkeersgerelateerd fijn stof. Bij die procedure ligt de bewijslast van het tegendeel bij RIVM. Zie http://www.n65.nl/N65-Nieuws.htm op 18 April 2023.

De eindconclusie van dit alles kan niet anders zijn dan bijna ieder fundament ontbreekt voor de TaskForce conclusie dat de Zuidtangent geen reële optie is om verder te verkennen. Zoals hiervoor aangetoond falen alle aangevoerde argumenten qua verkeerscijfers en qua kosten. De baten worden zelfs over het hoofd gezien in strijd met wettelijke voorschriften en gezond verstand om zo spoedig mogelijk in het traject maatschappelijk kosten/baten analyses uit te voeren. Zoals we in deze brief aan de voorzitter van de Stuurgroep N65 al schreven heeft dit alle schijn van vooringenomenheid c.q. onbehoorlijk bestuur, wat tot gerede juridische stappen aanleiding zal geven.

De Raad doet er verstandig aan een deskundige verkenner aan te wijzen om een nieuwe TaskForce samen te stellen.

Bestuur Stichting Comité N65

Bijlage 1 I/C verhoudingen

Auteur: Bosvariant
Zuidtangent 2 x 1 voldoet aan bereikbaarheid

Door het schrappen van niet-realistische aansluiting op rustige woonwijk Vught-Zuid

In de Zuidtangent is door de Task Force voorzien in een directe aansluiting op Vught-Zuid ter plaatse van de Esscheweg die 6.000 extra voertuigen per etmaal op de Zuidtangent veroorzaakt. Dit betreft dus géén doorgaand verkeer waarvoor de Zuidtangent bedoeld is.
Deze directe aansluiting geeft een onnodige belasting van de natuurlijke leefomgeving evenals in de zuidelijke rustige woonwijk. Door het schrappen van de aansluiting daalt de verkeersintensiteit zo dat de I/C verhouding op de Zuidtangent 2 x 1 vergelijkbaar is met de verkeersafwikkeling op de VKA+.

Toetsing N65 varianten aan doel bereikbaarheid

Variant	traject	west richting rijden	oost richting rijden	mvt/ etm	I/C Ochtend		I/C Avond	
					west	oost	west	oost
Referentie 2040	M – H*	29,0	28,4	57,4	**0,5**	**0,6**	**0,5**	**0,6**
VKA+	M – H*	35,9	36,3	72,2	**0,7**	**0,8**	**0,8**	**0,8**
VKA+ Optimum 70 km/h	M – H*	31,2	30,8	62,0	**0,6**	**0,8**	**0,7**	**0,7**
Zuidtangent 2 x 1 met aansluiting Esscheweg	N65 zijde	20,7	22,1	42,8	**0,6**	**1,0**	**0,7**	**0,9**
	midstuk**	17,0	19,8	36,8	**0,5**	**0,9**	**0,5**	**0,8**
	A2 zijde	18,1	23,1	41,2	**0,5**	**1,0**	**0,5**	**0,9**
Zuidtangent 2 x 1 zonder aansluiting Esscheweg	geheel***	19,8	19,8	39,6	**0,5**	**0,9**	**0,5**	**0,8**
Zuidtangent 2 x 1 Optimum 70 km/h zonder aansluiting Esscheweg	geheel***	18,3	18,3	36,6	**0,5**	**0,8**	**0,5**	**0,7**
Oude N65 combi met Zuidtangent 2 x 1								
- met aansluiting	M – H*	7,0	6,7	13,7				
- zonder aansluiting	M – H*	10,0	9,7	19,7				
- Optimum zonder aansluiting	M – H*	9,0	8,7	17,7				

* M - H = Martinilaan – Helvoirtseweg
** N65 zijde = Molenlaan – Esscheweg; Midstuk = doorgaand deel tussen oprit en afrit; A2 zijde = Esscheweg – A2
*** Schatting verkeersdata op basis van Goudappel verkeersmodel

Het Optimumpakket van VKA+ is ook toepasbaar op de Zuidtangent waarbij de snelheid op de gehele N65 gereduceerd wordt tot 70 km/h. De geschatte verkeersintensiteit daalt dan verder zodanig dat de I/C verhouding opnieuw vergelijkbaar is met VKA+ Optimum.
Extra voordeel van de Zuidtangent is dat er geen extra verkeer aangetrokken wordt ten opzichte van de Referentie variant. Anders dan bij VKA+ die 10.000 auto's meer aantrekt langs deze route.

Trajectdeel tussen Tilburg en Helvoirt (bij kruising Raam in mvt/etmaal)

Referentie 2040	VKA+	VKA+ Optimum	Zuidtangent 2 x 1	Zuidtangent Optimum
51.130	58.720	52.980	51.620	ca 48.500

Conclusie
Bij de Zuidtangent is de onnodige directe aansluiting op de woonwijk Vught-Zuid te schrappen. In dat geval voldoet de Zuidtangent 2 x 1 variant met 1 rijstrook per richting - op vergelijkbare wijze als bij de VKA+ variant - volledig aan de doelstelling bereikbaarheid.