

Van: [VP Secretaris](#)
Aan: [postbus GRIF](#)
Onderwerp: Correctie op onze vraag d.d. 2 januari j.l.
Datum: zaterdag 4 januari 2020 15:28:18

Geachte Griffie,

helaas is er een fout in onze vraag van 2 januari j.l. geslopen. Bij vraag twee wordt melding gemaakt van een artikel in het Brabants Dagblad van 25 april 2019. Dit moet zijn 25 april 2016. De juiste tekst is dus als volgt:

Geacht College van de gemeente Vught,

Op 17 november stelden wij u de vraag 'Waarom is de MKBA N65 niet tijdig aan de gemeenteraad ter beschikking gesteld?' Op 6 December ontvingen wij uw antwoord (kenmerk RI/BE/Z19-218375/UIT/19-337601).

Na uitvoerige bestudering van uw antwoorden, hebben wij vastgesteld dat onze vragen onvoldoende zijn beantwoord. U wekt de indruk een antwoord te geven, terwijl dat niet zo is. Dat beoordelen wij als onvoldoende. Om deze redenen wijzen wij uw antwoord af en stellen wij de vragen opnieuw.

<!--[if !supportLists]-->**1.** <!--[endif]-->**Beschikbaar stellen van de definitieve versie van het negatieve MKBA advies aan relevante stakeholders.**

In uw antwoord herhaalt u verschillende malen dat de definitieve versie van het negatieve MKBA adviesrapport op 27 juni 2016 op de website van het ministerie is geplaatst. Het gaat om het volgende document:

MIRT Verkenning N65 Vught – Haaren; Maatschappelijke kosten en baten van de onderzochte alternatieven Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 1 juni 2016:

Deel I : Vergelijking VKA N65 met MKBA N65 (Antea Group), juni 2016

Deel II : MKBA N65 (RIGO), februari 2016

Deel Ila : Second Opinion bij MKBA N65 (Kennisinstituut voor Mobiliteit), februari 2016

Het plaatsen op een website is het toegankelijk maken van informatie voor het brede publiek. Dat is compleet anders dan het actief en tijdig ter beschikking stellen van het MKBA rapport in de zin van het toesturen/doen toekomen aan gemeenteraadsleden en andere relevante stakeholders zoals de bewoners van Vught.

Met andere woorden, u hebt geen antwoord gegeven op de vraag wanneer en aan welke relevante stakeholders u het negatieve MKBA advies actief beschikbaar hebt gesteld.

<!--[if !supportLists]-->**A.** <!--[endif]-->**Klopt het dat de conceptversie van het negatieve MKBA rapport over de reconstructie van de N65, al in de loop van 2015 in het bezit was van de verantwoordelijke wethouder?**

<!--[if !supportLists]-->**B.** <!--[endif]-->**Klopt het dat de definitieve versie van het negatieve MKBA rapport over de reconstructie van de N65, al in februari 2016 in het bezit was van de verantwoordelijke wethouder?**

<!--[if !supportLists]-->**C.** <!--[endif]-->**Klopt het dat de gemeenteraadsleden van Vught pas op zijn vroegst op 27 juni 2016 kennis hebben kunnen nemen via**

een website van dit negatieve MKBA adviesrapport over de reconstructie van de N65, dus ruim 5 maanden nádat het rapport definitief was?

<!--[if !supportLists]-->D. <!--[endif]-->Klopt het dat u de gemeenteraadsleden van Vught niet actief hebt geïnformeerd over het MKBA rapport zodra dit gepubliceerd werd op de website van het Ministerie (d.d. 27 juni 2016)?

<!--[if !supportLists]-->E. <!--[endif]-->Klopt het dat u de bewoners van Vught niet actief hebt geïnformeerd over het MKBA rapport zodra dit gepubliceerd werd op de website van het ministerie (d.d. 27 juni 2016), bijvoorbeeld in het Klaverblad, via de gemeentelijke website of aan bewonersgroepen?

2. Beschikbaar stellen van het MKBA advies vóór de beslissing over de reconstructie van de N65/voorkeursalternatief (VKA).

Op de raadsinformatieavond van 10 maart 2016 is de raad geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen rond de reconstructie van de N65. Daarna volgde een raadsvergadering op 17 maart 2016.

<!--[if !supportLists]-->A. <!--[endif]-->Klopt het dat u de raadsleden op de raadsinformatieavond van 10 maart 2016, toen de reconstructie van de N65 expliciet aan de orde kwam, niet hebt geïnformeerd over het negatieve MKBA adviesrapport, door het toe te sturen dan wel op een andere wijze actief ter beschikking te stellen?

<!--[if !supportLists]-->B. <!--[endif]-->Klopt het dat u de raadsleden vóór de raadsvergadering van 17 maart 2016 niet hebt geïnformeerd over het negatieve MKBA adviesrapport, door het toe te sturen dan wel op een andere wijze actief ter beschikking te stellen?

Op 26 april 2016 heeft de fractie PvdA/GL vragen gesteld aan het college. Dat was naar aanleiding van een artikel op 25 april 2016 in het Brabants Dagblad met als kop 'Vertrouwelijk rapport toont te weinig voordeel door nieuwe N65'. Daarin wordt gesproken over een geheim rapport (het MKBA), waaruit bleek dat de kosten-baten analyse negatief uitpakte en de beperkte baten vooral de doorstroom op de N65 ten goede zou komen en niet de leefbaarheid in Vught.

U hebt deze vragen van de PvdA/GL (pas) op 24 mei 2016 beantwoord. Uit de vragen van de fractie PvdA/GL bleek overduidelijk dat u op dat moment de raad niet had geïnformeerd over het MKBA rapport.

C. <!--[endif]-->Klopt het dat het MKBA rapport ten tijde van de beslissing over de reconstructie van de N65/VKA, alleen aan de stuurgroepleden ter beschikking is gesteld, en niet aan de gemeenteraad?

D. <!--[endif]-->Klopt het dat de stuurgroep heeft besloten vóór de reconstructie van de N65/VKA, zonder de gemeenteraad Vught eerst te consulteren met inachtneming van het MKBA rapport?

In uw antwoord suggereert u dat het de minister is die het besluit over publicatie van de MKBA heeft genomen, dus ook om het negatieve MKBA advies *niet* aan de gemeenteraad van Vught te sturen. Dit antwoord is misleidend.

De minister neemt deze besluiten namelijk niet alleen en ondertekent pas als alle partijen die vertegenwoordigd zijn in de stuurgroep, tot de Bestuursovereenkomst N65 besluiten.

E. <!--[endif]-->Kunt u uitleggen waarom u de raad niet heeft geconsulteerd over

de reconstructie van de N65/VKA alvorens een beslissing te nemen over de reconstructie?

In de notulen van de raadsvergadering van 28 juni 2018 is het volgende vermeld: "De fractie CDA vraagt naar de kosten/batenanalyse die het college heeft toegezegd n.a.v. schriftelijke vragen gesteld door PvdA-GroenLinks in mei 2016. Wethouder Van Woessik zal de raad z.s.m. een kosten/batenanalyse doen toekomen." Ook hieruit blijkt dat de raadsleden in 2018 nog steeds niet actief door u waren geïnformeerd over het MKBA rapport.

- F. *Klopt het dat het MKBA rapport pas na 28 juni 2018 actief aan de raadsleden beschikbaar is gesteld, dus ruim 2 jaar ná het verschijnen van het MKBA rapport in 2016?*
- G. *Klopt het dat u het MKBA rapport met het negatieve advies over de reconstructie van de N65/het Voorkeursalternatief VKA pas actief aan de raadsleden ter beschikking heeft gesteld, nádat al besloten was over het VKA in 2016?*
- H. *Wat zijn de overwegingen van de stuurgroep en de voor Vught verantwoordelijke wethouder in de stuurgroep geweest, om de eigen gemeenteraad niet actief te informeren over dit rapport tijdens besprekingen over de N65 in 2015, 2016 en 2017?*

3. Formeel besluit reconstructie van de N65/VKA ontbreekt

Uit raadsstukken is niet op te maken op welk moment de gemeenteraad besloten heeft voor het VKA en hoe zij is geïnformeerd over alle relevante informatie, inclusief het MKBA rapport.

- A. *Wanneer heeft de gemeenteraad precies besloten over de reconstructie van de N65?*
- B. *Uit welk raadsstuk blijkt dit besluit?*
- C. *Zijn de MKBA onderzoeksresultaten toen vooraf actief ter beschikking gesteld in de zin van toesturen of bijvoegen als raadsstuk?*

4. Reconstructie van de N65/VKA levert meer kosten dan baten op

U noemt in uw antwoord dat in een MKBA niet alle baten gekwantificeerd kunnen worden. U citeert hier selectief en dus onzorgvuldig uit het MKBA-rapport. Uw antwoord is daarmee misleidend.

In de gehele alinea staat letterlijk (MIRT MKBA/RIGO, blz.5):

"Uit de MKBA blijkt dat de kosten de baten ruimschoots overtreffen. Bovendien blijkt dat de belangrijkste baten bestaan uit verbeterde doorstroming van het verkeer. De beoogde verbeteringen van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en vermindering barrièrewerking vormen in verhouding slechts een klein deel van de baten.

Hierbij dient echter wel de nuance aangebracht te worden, dat niet alle baten in geld zijn (of kunnen worden) uitgedrukt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ruimtelijke kwaliteit.

Deze baten zijn echter in verhouding klein en hebben geen wezenlijke invloed op de conclusie dat de kosten-baten verhouding duidelijk negatief is”.

Of zoals het KIM het verwoordt (MIRT MKBA/KIM, blz. 4):

“Uit de MKBA blijkt dat bij alle projectalternatieven de kosten hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Bovendien blijkt dat de belangrijkste baten bestaan uit verbeterde doorstroming van het verkeer, wat overigens niet het hoofddoel van dit project is. De beoogde verbeteringen van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en de vermindering barrièrewerking vormen in verhouding slechts een klein deel van de baten. Niet alle baten kunnen echter in geld worden uitgedrukt.”

Voorts geeft U in uw antwoord het volgende aan: “Wij hebben zwaarder laten wegen dat het gekozen alternatief goed scoort op de doelstellingen van de MIRT-verkenning dan op doorstroming. Het scoort goed op barrièrewerking, oversteekbaarheid auto- en langzaam verkeer, verkeersveiligheid, geluid en ruimtelijke kwaliteit”.

Uw antwoord is strijdig met de uitkomsten en tegengesteld aan de conclusies van het MKBA rapport. De MKBA laat namelijk het volgende zien als gevolg van de reconstructie van de N65/ VKA:

Kosten ruimtelijke kwaliteit	1 mln.
Kosten voor de verkeersveiligheid	6 mln.
Baten voor de oversteekbaarheid	3 mln.
Baten van uitstoot (luchtkwaliteit)	1 mln.
Noch kosten, noch baten voor geluid	0 mln.

Dus baten zijn opgeteld 4 mln., de kosten zijn opgeteld 7 mln. Het saldo baten-kosten is dus 3 mln. negatief.

Bovendien is de MKBA ratio 0,65 en daarmee fors lager dan 1,00, het break even point waarbij de kosten tegen de baten opwegen. Ook is het zo dat de belangrijkste baten te vinden zijn t.a.v. reistijdbesparing (60 mln.), reiskostenbesparing (12 mln.) en de betrouwbaarheid (15 mln.) waarmee gedoeld wordt op files en opstoppen. Met andere woorden: de doorstroming.

Terwijl voor de Vughtse bewoner de veiligheid in het dorp met 6 mln. vermindert vanwege omrijdgedrag, zo stellen de auteurs van het rapport. Daarmee doelen ze op de toename van vracht/autoverkeer en ander gemotoriseerd verkeer door de woonbuurten van Vught.

Aangezien veiligheid in buurten en wijken zeer bepalend is voor de leefbaarheid, gaat de leefbaarheid in Vught er als gevolg van de reconstructie van de N65 er fors op achteruit.

Kortom, de doorstroming verbetert op de N65 na de reconstructie, wat vooral mensen buiten Vught ten goede komt, en de bewoners van Vught gaan er op achteruit.

<!--[if !supportLists]-->A. <!--[endif]-->*Kunt u uitleggen waarom de Vughtse wethouder en de stuurgroep op basis van deze negatieve uitkomsten voor de inwoners van Vught, tóch heeft besloten vóór het VKA?*

5. Duurdere VKA+ variant nog meer extra kosten dan baten voor Vught

De totale kosten voor de reconstructie van de N65 in de VKA+ variant zijn fors hoger dan het VKA en zijn nu geraamd op 155 mln. U heeft in de persoon van wethouder van Woerik aangegeven dat het VKA+ hetzelfde MKBA kosten baten saldo oplevert. Hij stelt derhalve dat de plus op het VKA geen enkele consequentie heeft voor de MKBA.

Voor Vught betekent dit dat er dus wel extra kosten zijn van 13,4 mln. van het VKA+, die niet worden gecompenseerd door extra baten. Kortom, de duurdere verdiepte variant VKA+ kost de Vughtse inwoners veel meer, maar levert geen extra baten op.

A. Kunt u uitleggen waarom u ondanks deze negatieve uitkomsten, gekozen hebt voor het VKA+?

Tenslotte

De Vereniging VughtParticipeert zou graag op korte termijn haar leden over uw antwoorden willen informeren. Wij nemen aan dat ook u de noodzaak ziet de inwoners van Vught zo snel mogelijk te informeren. Om die reden zouden wij het op prijs stellen uw antwoorden binnen 3 weken te mogen ontvangen.

PS als onderdeel van ons doel om transparantie te bieden, hebben wij deze brief ook op onze website www.vughtparticipeert.nl geplaatst. Uw antwoorden zullen daar ook worden gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

A. Philip M. Helmer
Vereniging VughtParticipeert
Mobiel: +31 621 888 701
Mail: secretaris@vughtparticipeert.nl

Wordt lid van VughtParticipeert en doe mee!