

Betreft: Internetconsultatie Schone Lucht Akkoord

Mede namens [VughtParticipeert](https://www.vughtparticipeert.nl)¹ beantwoorden wij graag uw onderstaande vragen en lichten vervolgens toe waarom dit Schone Lucht Akkoord gebaseerd op de ervaringen langs de N65 in Vught en Helvoirt slechts de start kan zijn van een veel uitgebreider plan.

Uw vraag 1: *In het Schone Lucht Akkoord zijn maatregelen opgenomen voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Wat vindt u van deze maatregelen?* Uitstekend maar te weinig.

Uw vraag 2: *Op welke manier kunnen de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zo effectief mogelijk vormgegeven worden volgens u?* Met veel meer burgerparticipatie en meer bomen zoals u al voorstelde.

Uw vraag 3: *Welke (aanvullende) maatregelen kan het Rijk opnemen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord?* Snelwegen door bebouwde kommen vervangen door autotunnels.

Uw vraag 4: *Hoe kunnen we u zo effectief mogelijk betrekken in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en hoe wilt u hierover op de hoogte gehouden worden?* Door zoals het akkoord zelf al stelt de omslag te maken van het voornamelijk sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden, naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen. Dat kan alleen zoals het akkoord ook al stelt in samenwerking tussen overheid en samenleving zodat ruimte ontstaat voor het bereiken van nieuwe inzichten en innovatieve en alternatieve oplossingen.

Uw vraag 5: *Het Schone Lucht Akkoord richt zich op 2030. Welke zaken op de langere termijn vindt u belangrijk?* Door zoals het akkoord zelf al stelt in hoog tempo toe te werken naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijn stof en stikstofdioxide. De meeste van onze leden en sympathisanten wonen langs de N65. Als gevolg zullen ze eerder dan gemiddeld vroegtijdig overlijden met meer gezondheidsproblemen en daardoor weinig merken van maatregelen na 2030 via bronbeleid.

Na deze inleiding lichten we graag onze antwoorden hieronder toe aan de hand van onze kennis en ervaring opgedaan met de N65. Het blijkt dat om de WHO advieswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide langs drukke wegen in 2030 te bereiken een totaal andere aanpak vereist dan de overheidsaanpak van de afgelopen jaren.

Met vriendelijke groet,
besturen Stichting Comité N65OH en de vereniging VughtParticipeert.

Toelichting:

Inleiding: Zoals hiervoor uiteengezet stellen wij het bijzonder op prijs dat de Minister van I&W alsmede Gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van de provincie Noord-Brabant, dit ambitieuze Schone Lucht Akkoord hebben ondertekend en derhalve bovengenoemde uitgangspunten onderschrijven. Uit onderstaande punten zal blijken dat dit geen eenvoudige opgave is.

1. €50 Miljoen middelen: Allereerst wijzen wij er op dat de genoemde €50 Miljoen middelen die nu beschikbaar worden gesteld, een verwaarloosbare fractie is op de €9.3 miljard in de begroting 2020 I&W. Om de volgende redenen lijkt het onwaarschijnlijk dat met €50 Miljoen de beoogde effectieve gebiedsgerichte aanpak van hoog blootgestelde locaties mogelijk zou zijn. Het is immers bekend dat de negatieve gezondheidseffecten langs een snelweg tot op 1.000 meter veroorzaakt worden door verhoogde concentraties van fijn stof en NO. Dat betekent een maatschappelijk verlies van €4,7 tot €10,3 Miljoen per jaar bij de hieronder genoemde veronderstellingen² en dat alleen in Vught en Helvoirt. Een maatschappelijk verlies van deze omvang rechtvaardigt bij een rentabiliteitseis van 10% op zich al een investering van €47- €103 Miljoen voor uitsluitend Vught en Helvoirt, laat staan voor het hele land. Voor milieu-effecten die tot uiting komen in gezondheid geldt echter volgens [deze publicatie](#) namens I&W de algemene discontovoet (3%). En dat rechtvaardigt een investering van €157 tot €343 alleen al in Vught/Helvoirt. En de Staat zelf leent nu met een discontovoet van -0,2%.

Conclusie 1: Als schone lucht van levensbelang is zoals de aanbiedingsbrief stelt, kan die €50 Miljoen uit dit akkoord niet serieus worden genomen.

1 <https://www.vughtparticipeert.nl>

2 In Vught en Helvoirt samen wonen zeker 10.000 mensen binnen 1.000 meter van de N65. Dat betekent bij een gemiddelde levensduur van 80 jaar en 9 maanden korter leven zoals het akkoord stelt, 7.500 (10.000 x 9/12) gemiste levensjaren ofwel per jaar 93,75 (7.500/80). Volgens de [MKBA-regels van I&W](#) wordt in tabel 12 de waarde van een verloren levensjaar op €50.000-€110.000 geschat. Dat betekent een maatschappelijk verlies van 4,7 tot 10,3 Miljoen per jaar (93,75 x €50.000 tot €110.000).

2. Bronbeleid of effectieve gebiedsgerichte aanpak: Daar komt bij dat 9 maanden gemiste levensduur wel erg optimistisch is. Nog niet zo heel lang geleden deelde I&W zelf al mede dat de levensduur verkorting voor omwonenden van snelwegen op [13 maanden](#)³ moet worden gesteld als je de effecten van fijn stof + NO_x samentelt. Ook de in het akkoord genoemde jaarlijkse circa 11.000 mensen die vroegtijdig overlijden als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging, lijken optimistisch in de wetenschap dat tabel 10.1 uit [deze zeer recente publicatie](#) 17.600 berekende per jaar. Gezien bijlage I bij het akkoord over alle maatregelen, lijkt die €50 miljoen al te weinig voor effectief bronbeleid bij de aldaar genoemde bronnen (mobiliteit, mobiele werktuigen, industrie, houtstook, binnenvaart en havens, landbouw en internationaal luchtbeleid). Daarbij komt dat bijna alle bronnen verkeersgerelateerd fijn stof + No_x als enige of belangrijkste factor noemt voor vroegtijdig overlijden. De oorzaak is de nabijheid van geconcentreerde bronnen zoals snelwegen, boven op de achtergrond verontreiniging. Lagere emissies van voertuigen en vliegtuigen etc. door bronbeleid worden nu eenmaal (goed)deels gecompenseerd door meer voer- en vliegtuigen etc. die jaarlijks meer vliegen en rijden. Dat is met bronbeleid alleen niet op te vangen.

Conclusie 2a: Met alleen bronbeleid zijn de WHO-advieswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide (NO_x) in de nabijheid van snelwegen volstrekt onhaalbaar.

Gelukkig noemt het akkoord onder art. 4. “Gebiedsgerichte aanpak hoog blootgestelde locaties: De Rijksoverheid faciliteert de uitwerking van een gebiedsgerichte aanpak voor hoog blootgestelde locaties. De Rijksoverheid faciliteert onder andere het opstellen van een gebiedsanalyse gericht op definiëring van hoog blootgestelde locaties, mogelijke aanpak en wijze waarop samenwerking tussen Rijk en/of provincie en gemeente mogelijk is om gezondheidswinst te bereiken. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken indien nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.” Het voorgaande onder de aandachtspunten 1 en 2 toont de noodzaak van aanvullend gebiedsgericht beleid afdoende aan. Daarom brengen wij graag in herinnering dat de provincie Brabant recentelijk €1,3 Miljard beschikbaar stelde voor plannen o.a. voor de Ruit die goeddeels zijn afgeschoten en dus beschikbaar zouden moeten zijn.

Conclusie 2b: Als de handtekening van Gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van de provincie Noord-Brabant onder dit ambitieuze Schone Lucht Akkoord enige betekenis heeft, is een substantiële extra bijdrage van deze rijke Provincie vereist. Schone lucht is immers van levensbelang zoals gesteld.

3. Tunnelplannen: In 2009 ontvouwde B&W Vught dit ambitieuze plan⁴ om o.a. de N65 te ondertunnelen. Helvoirt behoort nu tot de gemeente Haaren maar zal op Januari 2021 bestuurlijk bij Vught aansluiten. Tot verbazing van veel Helvoirtenaren besloot B&W Haaren toen echter, na wat politieke aarzelingen hoe de N65 op de schop te nemen, eerst genoeg te nemen met een wildtunneltje en later een fietstunnel bij Helvoirt. Dit verschil in bestuurlijke opvattingen tussen Vught en Haaren leidde tot langdurig en kostbaar politiek en juridisch gekissebis tussen het Comité N65 en de overheid dat tot op heden doorgaat, nu op Europees niveau. Deze [discussie](#)⁵ draait over een vraag van eminent belang voor de volksgezondheid. Wat is de betekenis van het uitgangspunt in de EU Richtlijn Luchtkwaliteit dat op detailniveau binnen 10 meter van de wegrand getoetst moet worden. Dit ontkennen zoals I&W al jaren doet ontnemt iedere betekenis aan de Richtlijn en is onbegrijpelijk gezien de wetenschap dat schone lucht van levensbelang is.

Conclusie 3a: Verschil van mening tussen twee overheden over hetzelfde infrastructurele probleem blokkeert iedere samenwerking tussen overheid en samenleving c.q. betrokken burgers.

Conclusie 3b: Verschil van mening over de juiste interpretatie van een van de belangrijkste onderdelen van de EU Richtlijn Luchtkwaliteit blokkeert iedere samenwerking tussen overheid en betrokken burgers.

4. Verdiepingsplannen: Met succes heeft B&W Vught een politieke lobby opgezet voor meer geld. Die eindigde in 2011 met een motie Aptroot (VVD)/Koopmans (CDA) over “de overlast in Vught en de oversteekproblemen in meerdere gemeenten” waarin de 2e Kamer tegen de zin van I&M €100 miljoen afdwong voor de N65. Het grote bakkeleien kon beginnen. Al snel werd duidelijk dat €100 miljoen onvoldoende was voor plannen die op enig draagvlak konden rekenen. De gemeentes vroegen meer geld en I&W hield die boot af. In beide gemeentes wisselden daarom de plannen. B&W Vught gaf de strijd op die begon met meerdere bruggen over de N65 naar uiteindelijk een half verdiepte ligging als het meest haalbare. Dit alles onder het motto: “Er is maar één kans om dit goed te doen en de coalitie wil deze grijpen.” In Helvoirt van wildtunnel via fietstunnel naar een korte tunnel (bak) onder het enige N65-stoplicht aldaar. In 2018 werd [dit laatste voorkeursalternatief \(VKA\)](#)⁶ overeengekomen met een kostprijsplaatje van €137 miljoen incl. BTW. I&W dreigde anders het hele project af te blazen.

De motie Aptroot (VVD)/Koopmans (CDA) beoogde “de overlast in Vught en de oversteekproblemen in meerdere gemeenten” duurzaam op te lossen. Zie hier het resultaat van goede bedoelingen:

– Het VKA sluit diverse oversteekpunten over de N65 af. Als gevolg zijn grote congestieproblemen in Vught en Helvoirt te verwachten want de bestaande stratenstructuur laat geen aanpassingen toe. Dit is volledig in strijd met de beoogde uitgangspunten. Als gevolg zal de uitstoot van fijn stof en NO_x toenemen en derhalve nog meer

3 https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2015Z07843&did=2015D16008

4 <http://www.n65.nl/vanknelpuntnaarknooppunt.pdf>

5 <http://www.n65.nl/Civiel/Civiele-Procedure.htm>

6 <https://www.rijksinfravught.nl/de+weg+n65/default.aspx>

inwoners treffen. Duurzaam?

– Het VKA hanteert een regionaal verkeersmodel dat uiterst onwaarschijnlijke uitkomsten oplevert bij sommige locaties en houdt met name geen rekening met de aanzienlijke aanzuigende werking van alle verkeer dat vanaf Zaltbommel naar Breda en België reist en de N65 zal kiezen als gevolg van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten. Hierdoor zal de uitstoot van fijn stof + NO_x toenemen maar afnemen door het verdwijnen van die stoplichten. Dit gecombineerde effect is niet berekend. Duurzaam?

– Het VKA kent alleen negatieve kosten/baten analyses zoals [deze publicatie](#)⁷ aantoont. Bij een negatief saldo moeten de niet-gemonetariseerde effecten mede worden afgewogen zoals [deze overheidspublicatie](#)⁸ voorschrijft. Maar deze niet-gemonetariseerde effecten zijn ook negatief in dit geval zoals hiervoor aangegeven. Gebruikelijk is bij infrastructurele projecten diverse scenario's te overwegen. I&W heeft echter altijd geweigerd een autotunnel-scenario te laten onderzoeken terwijl juist dit scenario hoogstwaarschijnlijk een aanzienlijk positief MKBA saldo oplevert gezien voornoemde €157 tot €343 miljoen in aandachtspunt 1. Duurzaam?

Conclusie 4: Het voorgaande toont aan dat na een investering van €137 miljoen incl. BTW met de huidige VKA het tegenovergestelde van de motie Aptroot /Koopmans wordt bereikt: meer overlast, meer oversteekproblemen, niet duurzaam. En dergelijke onbegrijpelijke beslissingen blokkeren niet alleen iedere samenwerking tussen overheid en samenleving c.q. betrokken burgers maar veroorzaken zelfs tegenwerking van betrokken burgers.

5. Tegenwerking: Die tegenwerking heeft zich succesvol geuit bij meerdere raadsverkiezingen en meerdere vergaderingen van de Gemeenteraden in Helvoirt en Vught. Helaas met als resultaat dat de nieuwe coalities opnieuw bogen voor het dictaat van I&W: geen geld. De [discussie](#), nu op Europees niveau, over toetsen binnen 10 meter van de wegrand, leidt ofwel tot een inbreukprocedure tegen Nederland ofwel een klacht bij het Europese Hof van Justitie. In beide gevallen ontstaat bij de juiste interpretatie van de EU Richtlijn Luchtkwaliteit naast de stikstofaffaire ook een luchtkwaliteitsaffaire. Daarnaast is bij dit huidige VKA geen MIR-analyse uitgevoerd, verzoeken daartoe zelfs onbeantwoord zoals onder meer [hier](#)⁹ blijkt of uitdrukkelijk geweigerd na pertinente vragen. Het vaste voornemen bestaat om zo nodig over dit wezenlijke punt eveneens tot op het hoogste Europese niveau door te procederen. Bij de komende gemeenteraadsverkiezingen zal de tegenwerking zich uiten door op meerdere wijzen de bevolking herhaaldelijk op te roepen dit VKA af te wijzen en nu eindelijk het geboden tunnelalternatief serieus te onderzoeken. Dit resulteert waarschijnlijk in een nieuwe coalitie die dit VKA afwijst.

Conclusie 5: Het is in beginsel een goede zaak dat I&W voortdurend roept: geen geld. Nederlanders betalen al genoeg belasting. Maar, zoals het akkoord ook al stelt, er is samenwerking nodig tussen overheid en samenleving zodat ruimte ontstaat voor het bereiken van nieuwe inzichten en innovatieve en alternatieve oplossingen.

6. Samenwerking: Daarom reiken wij graag [hier](#)¹⁰ die nieuwe inzichten en innovatieve en alternatieve oplossingen aan. De daarin gekwantificeerde maatschappelijke baten zijn jaarlijks €32 tot €41 miljoen waarbij opgeteld moet worden de in aandachtspunt 1 genoemde €4,7 tot €10,3 miljoen gezondheidseffecten. Bij elkaar dus €36,7 tot €51,3 jaarlijkse baten. Bij een discontovoet van 3% rechtvaardigt dat een investering van €1,2 tot €1,7 miljard (€36,7/0.03 of €51,3/0.03). [Lange overdekte tunnels met luchtzuivering](#) in de bebouwde kommen kosten waarschijnlijk 92 Mio in Helvoirt en in Vught €93 tot €134 miljoen ex BTW, afhankelijk of de tunnel start bij de Kennedylaan of Rembrandtlaan. Samen €185 tot €226 miljoen. Kortom, een zeer aanzienlijk positief MKBA-saldo, mogelijk meer dan een miljard. Dat staat tegenover het huidige VKA met een negatief MKBA-saldo.

De financiering hoeft geen probleem te vormen als de politieke wil bestaat. Er is nu €137 miljoen incl. BTW beschikbaar. Een bijdrage van de provincie Brabant van maximaal 113 Mio (226-137/121*100) moet mogelijk zijn uit de Essent gelden nu het oude plan voor de Ruit om Eindhoven is afgeserveerd. Onze voorkeur gaat echter uit naar een eindfinanciering uit projectontwikkeling boven op en naast de N65 met name in Helvoirt. De summiere berekeningen in bovenstaande link tonen al aan dat bouwen boven op de N65 € 55.6 miljoen kan vrijmaken. Daarnaast liggen in Helvoirt tientallen hectares grasland aan de Haarensse zijde van de N65 waar nu niet gebouwd mag worden. Via bebouwing kun je de benodigde voorfinanciering van bijv. de provincie makkelijk aflossen.

Conclusie 6: Samenwerking levert een win-win situatie van aanzienlijke omvang. Als schone lucht van levensbelang is zoals de aanbiedingsbrief van het akkoord stelt, verplicht dit akkoord tot deze samenwerking langs de N65. Dat biedt nieuwe inzichten en draagt innovatieve en alternatieve oplossingen aan.

7 <https://www.hetklaverblad.nl/algemeen/vught-participeert-stelt-vragen-over-maatschappelijke-kosten-baten-analyses-n65/>

8 <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/06/11/bijlage-1-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen/bijlage-1-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen.pdf>

9 <http://www.n65.nl/Civiel/Brief-aan-B&W-MER-Rapportage.pdf>

10 <http://www.n65.nl/Open-Brief-Wethouders.pdf>