

Bekostiging- en financieringstrategieën N65

AEBEL

Klant:

Bestuurlijk Overleg N65

RebelGroup Advisory BV

Geert Engelsman

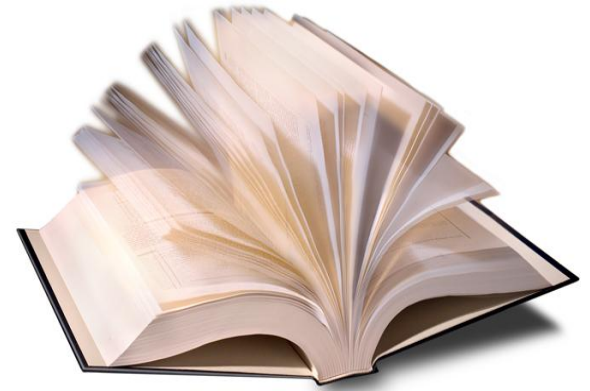
Ilse van Veghel

Marcel Ham

Inhoudsopgave

Bestuurlijke samenvatting (p4)

1. Inleiding (p14)
 2. Overzicht alternatieve bekostigingsbronnen (p15)
 3. Opbouw van een financieringsstrategie (p17)
 4. Alternatief 1 (p18)
 5. Alternatief 2 (p21)
 6. Alternatief 3 (p24)
- Bijlage 1 Nadere beschrijving alternatieve bekostigingsbronnen (p35)



'Food for thought'

Inleiding

De Regio en het Rijk hebben onderling afgesproken dat de Regio het voortouw neemt in het formuleren van een financieringsstrategie voor de beoogde maatregelen aan de N65 (omgeving). De Provincie heeft daartoe RebelGroup Advisory BV (Rebel) in de arm genomen om deze taak, samen met de Regio, op te pakken.

De financiering van de investeringen in de N65 (omgeving) kan – bijvoorbeeld via de provincie, de Bank Nederlandse Gemeenten, of de private kapitaalmarkt – zodra duidelijk is welke partijen de investeringskosten (en rentelasten) zullen dragen. Aangezien het op dit moment nog niet duidelijk is welke partijen de investeringskosten (en rentelasten) voor hun rekening willen nemen, is het startpunt – en de focus van de Regio tot nu toe – om te identificeren welke partijen de maatregelen aan de N65 (omgeving) kunnen en willen bekostigen.

De bereidheid van partijen om bij te dragen aan de bekostiging van de investeringen is primair afhankelijk van de mate waarin (i) deze partijen baat zullen hebben bij deze investeringen en (ii) de omvang van de investeringen in verhouding staat tot de beschikbare middelen van de partijen.

Het vaststellen van (mogelijke) bijdragen van partijen is geen exacte wetenschap; de mate waarin een partij ervaart dat zijn belangen gediend worden door de beoogde investeringen en bereid is om aan de bekostiging bij te dragen betreft een individuele (subjectieve) inschatting. De uiteindelijke verdeling van kosten over verschillende partijen kan alleen de uitkomst zijn van onderhandelingen tussen deze partijen.

Deze bestuurlijke samenvatting en de achterliggende rapportage van Rebel trekt, ten eerste, een aantal algemene conclusies over hoe de maatregelen aan de N65 (omgeving) bekostigd kunnen worden, en beoogt ten tweede de overwegingen om te komen tot een verdeling van kosten te expliciteren. Het doel is om een goed geïnformeerde en transparante discussie binnen de Regio en tussen de Regio en het Rijk te faciliteren.

Rebel heeft ook de overwegingen voor partijen om (wel, dan wel niet; in meer of mindere mate) bij te dragen aan de dekking van de kosten, voor elk alternatief, doorgeëxerceerd en doorvertaald naar een mogelijke verdeling van kosten tussen partijen. Deze doorvertaling is illustratief bedoeld, komt inhoudelijk voor rekening van Rebel, en kan hopelijk, in al zijn concreetheid, richting geven aan de bestuurlijke discussie over de verdeling van kosten. De uiteindelijke verdeling van kosten over de partijen is, zoals gezegd, de uitkomst van onderhandelingen tussen de partijen zelf. Laat dit deel van de bestuurlijke samenvatting en het rapport dus het begin van de discussie zijn, en niet het eindresultaat. Rebel staat de Regio graag ter zijde bij deze discussie en in het vinden van consensus voor de bekostiging van de gewenste maatregelen aan de N65 (omgeving).

De bestuurlijke samenvatting eindigt met (i) een illustratie hoe de financiering van de maatregelen kan plaatsvinden indien bijvoorbeeld de MIRT gelden toegezegd worden, maar pas vrij komen nadat de Regio de investeringen al gepleegd wil hebben, en er dus een periode tussen 'kosten maken' en 'inkomsten verkrijgen' overbrugd moet worden; en (ii) een beknopt overzicht van onderwerpen die het verdienen om in een vervolgfase nader onderzocht te worden om de doelmatigheid en doeltreffendheid van de verschillende alternatieven te verbeteren.

Investeren in de N65 (omgeving) blijft in hoofdzaak een 'publieke opgave'

Conclusies

Het BO-MIRT van het najaar 2010 onderstreept het belang van 'creatieve en innovatieve financieringsmogelijkheden' omdat de beschikbare publieke middelen op zijn best schaars zijn en in het slechtste geval niet voor handen.

Zoals in de inleiding aangegeven vormt de financiering van de maatregelen aan de N65 een meer 'technische uitdaging' (om bijvoorbeeld de begrotingsdruk en rentelasten te minimaliseren), maar ook een uitdaging die alleen opgepakt kan worden als duidelijk is welke partijen bereid zijn om de investeringskosten en rentelasten te dragen. Dit laatste is nog niet het geval. Vooralsnog is dus sprake van een bekostigingsvraagstuk en geen financieringsuitdaging.

De potentiële bekostigingsbronnen zijn:

Privaat	EU-doeluitkeringen / overige	Publiek
- Gebiedsontwikkeling - Tolheffing	- ELFPO / POP2 - Waterschap De Dommel	- Baatbelasting - OZB belasting - Gemeente begroting - Provincie: - Infrastructuurfonds / Landschappen van Alure / Bestuursakkoord gelden / IBL / BDU - Rijk: MIRT / RWS / PHS

Een analyse van bovenstaande bekostigingsbronnen (zie rechterkolom) leert dat bekostiging van de maatregelen aan de N65 in hoofdzaak van 'publieke zijde' moet komen: via het heffen van belastingen of het aanspreken van de verschillende publieke budgetten. Alleen Vught heeft aangegeven bereid te zijn om het belastinginstrument (namelijk de OZB belasting) in te zetten (voor de ondertunneling van de N65 in Vught).

Het merendeel van de kosten zal dus gedekt moeten worden uit reguliere of geoormerkte middelen van Rijk, Provincie of gemeenten. Dit rapport specificeert niet welke reguliere of geoormerkte middelen Rijk, Provincie of gemeenten willen inzetten. De reden is dat de meeste publieke partijen, in afwachting van de uitkomsten van de alternatieven – en effectenstudies van Enno Zuidema Stedebouw en Witteveen & Bos daar nog geen uitspraken over wilden doen.

Voor de overige (private) bekostigingsbronnen geldt:

- De Regio heeft alleen in Vught potentiële gebiedsontwikkelinglocaties geïdentificeerd. Deze locaties zijn grotendeels in handen van private grondbezitters bij wie dan ook het gros van de opbrengsten van gebiedsontwikkelingen zou neerslaan. Berekeningen op de achterkant van een sigarendoos laten een verdien capaciteit van hooguit enkele miljoenen euro zien. Doordat inkomsten uit gebiedsontwikkeling ook nog eens met grote marktonzekerheden zijn omgeven, is een bijdrage uit gebiedsontwikkeling in de bekostiging van de maatregelen aan de N65 zeer beperkt.
- Bekostiging uit tolheffing is geografisch (vele alternatieve routes) en politiek (draagvlak) niet realistisch.
- De ELFPO / POP 2 middelen zijn tot 2013 volledig besteed. Onduidelijk nog of er een vervolg aan wordt gegeven na 2013.
- Een bijdrage van het Waterschap aan de ecopassage het Helvoirtse Broek dient nader onderzocht te worden, maar zal relatief klein in omvang zijn doordat er geen functionele investeringsopgave ligt vanuit het Waterschap.

Nu de mogelijke maatregelen aan de N65 (omgeving) zijn geconcretiseerd in de alternatievenstudie van Enno Zuidema Stedebouw kan nog nader onderzoek worden gedaan naar potentiële bijdragen aan de bekostiging van particulieren in de N65 omgeving of grote bedrijven in Brainport Eindhoven. Indien het de Regio lukt om aan te tonen dat de N65 omgeving een belangrijke schakel is in het vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven is het wellicht mogelijk om grote bedrijven uit de Brainport bij te laten dragen aan de bekostiging van een verbetering van het vestigingsklimaat in de Regio.

De bereidheid te betalen is een functie van 'belang' en 'kostenomvang'

Overwegingen om te komen tot een verdeling van kosten over publieke partijen:

1. **De omvang van de investeringen vis-à-vis de bekostigingsbronnen.** Voorbeeld: De investeringskosten van de zuidelijke rondweg (€290 miljoen) of tunnel (€580 miljoen) liggen te hoog om alleen uit gemeentelijke en provinciale middelen bekostigd te worden. Een bijdrage uit het MIRT is onontbeerlijk.
2. **De verdeling van belangen – welke partij(en) is (zijn) het meest gebaat?** Dit volgt het principe dat het 'redelijk' is dat de partij(en) die het meest baat heeft (hebben) bij een investering ook de grootste bijdrage (naar vermogen te betalen) leveren aan het realiseren van deze investeringen.
3. **Eigendom – wie is eigenaar van de 'assets' waarin geïnvesteerd wordt?** De N65 is een rijksweg. De mate waarin dit 'eigendom' meespeelt is afhankelijk van het 'karakter van de beoogde maatregelen': een substantiële bijdrage van het Rijk vanuit het eigendomsprincipe ligt vooral in de rede als de N65 wordt opgewaardeerd tot stroomweg en bijdraagt aan een robuust hoofdwegennet.

Factoren die de financieringsstrategie bepalen:

1. **De fasering van kosten in de tijd versus de beschikbaarheid van middelen.** Voorbeeld: MIRT gelden zullen niet voor 2020 beschikbaar komen (omdat deze middelen reeds gecommitteerd zijn aan andere projecten). Indien de regio de investeringen eerder wil realiseren dan zullen deze investeringen gefinancierd moeten worden (via Rijk, Provincie of de kapitaalmarkt).
2. **Een gefaseerde aanpak.** De maatregelen hoeven niet per se allemaal tegelijk te worden gerealiseerd. Zijn er 'no-regret' maatregelen mogelijk die wenselijk zijn en nu bekostigd kunnen worden. Additionele ingrepen kunnen dan worden uitgevoerd zodra 'nut en noodzaak' duidelijker is en 'financiële middelen' beschikbaar zijn.
3. **De uitvoeringsvorm – traditioneel bestek of integraal (DBFM) contract?** De maatregelen aan de N65 kunnen mogelijk via een integraal contract in de markt worden gezet. Een privaat consortium neemt dan de verantwoordelijkheid op zich om het ontwerp, de bouw, het onderhoud én de financiering van investeringen en onderhoud te verzorgen.

Alternatief 1: een lokale weg van en voor de Regio?

De 3 alternatieven verschillen (extreem) in de omvang van de investeringskosten (en dus de benodigde publieke of private dekking van deze kosten). De alternatieven raken ook, in verschillende mate, verschillende belangen van de partijen. In de volgende 4 pagina's doen we een voorzet om het samenspel van belangen en omvang van de investeringen door te vertalen naar een concrete verdeling van kosten over partijen. Dit hebben we, zoals gezegd, gedaan om de discussie te concretiseren en te voeden en niet om het eindbeeld te bepalen.

Alternatief 1

Alternatief 1 kost relatief weinig (ca. € 15 miljoen, inclusief BTW en opdrachtgeverkosten), betekent voor het Rijk een verlies van een schakel in het hoofdwegennet, en scoort niet goed op de 4 hoofddoelstellingen uit het regionale programma van ambities (verbindingen, leefbaarheid, doorstroming en ruimtelijke kwaliteit) doordat de afgewaardeerde N65 en het onderliggende lokale wegennet niet voldoende capaciteit hebben om het (overgebleven) verkeer af te handelen.

Door de relatief lage investeringskosten, de (theoretische) verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, en de inschatting dat de ruimtelijke kwaliteit - bij het huidige kabinet - primair als een regionaal belang wordt beschouwd, maakt het – even afgezien van de slechte score op de 4 hoofddoelstellingen – 'logisch' dat de Regio de investeringskosten van dit alternatief draagt.

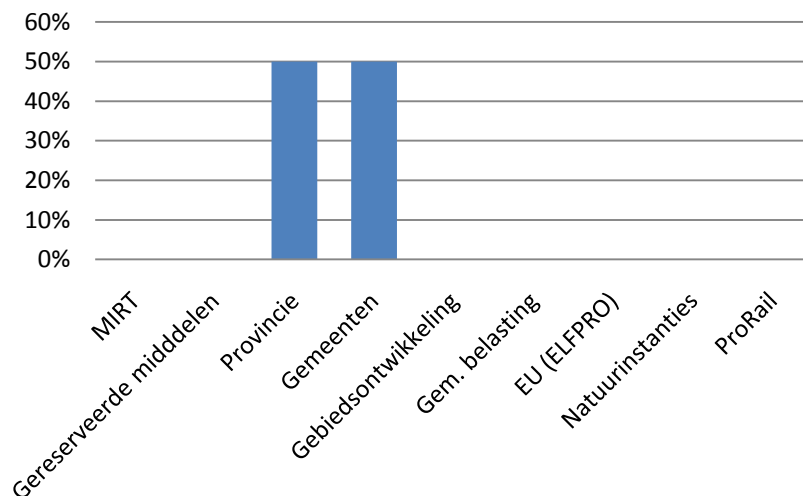
Een bijdrage van het Rijk aan de investeringskosten ligt niet in de rede omdat het Rijk geen belang heeft bij deze ingrepen; ook lijkt het logisch dat de gereserveerde middelen van RWS, VROM en Provincie (€14 miljoen) komen te vervallen omdat de beoogde maatregelen (aanleg parallel structuur, verbeteren veiligheid, en isolatie huizen in Vught) in dit alternatief niet meer voorkomen. (Een punt waar overigens tussen de stakeholders geen consensus over bestaat.)

De alternatieven- en effectenstudie leveren geen duidelijke aanknopingspunten op voor de verdeling van de investeringskosten tussen Provincie en gemeenten. In onderstaande diagram hebben we als 'default' een 50 / 50 verdeling aangenomen.

De Regio kan het Rijk voorstellen om het beheer van de weg over te nemen. Regio en Rijk kunnen dan ook spreken over de overdracht van een deel van de beheer- en onderhoudsbudget van RWS aan de gemeenten in de Regio.

Dit alternatief laat mogelijk ook financiële ruimte voor het Rijk en de Regio om te investeren in de omliggende infrastructuur (N261, A59, A58, A2) en de overige wegen in het plangebied, waardoor de nu negatieve score voor dit alternatief op de verkeersafwikkeling en robuustheid van het verkeersnetwerk (deels) kan worden gemitigeerd. Nader onderzoek zal moeten aantonen wat de omvang van de benodigde investeringen is voor het realiseren van een totaal nieuw ontsluitingsconcept voor het gebied rond de N65.

De concrete onderzoeksvragen voor dit alternatief in een tweede fase zijn aan het eind van deze bestuurlijke samenvatting kort opgesomd.



Alternatief 2: een 50-50 verdeling tussen Regio en Rijk?

Alternatief 2 kent fors hogere investeringskosten (ca. €130 miljoen, inclusief gedeeltelijk verdiepte ligging van de N65 in Vught, BTW en opdrachtgeverskosten). Deze investeringskosten overstijgen de betaalcapaciteit van de gemeenten. Een bijdrage van Provincie en / of Rijk is dus nodig om dit alternatief te realiseren.

Een bijdrage van het Rijk (uit het MIRT) is redelijk vanuit de gedachte dat het huidige karakter van de weg behouden blijft, de N65 'duurzaam veilig' gemaakt wordt, de doorstroming (licht) verbetert, het Rijk eigenaar is van de weg, en er een commitment van het Rijk (RWS) ligt om de parallelstructuur bij Haaren te bekostigen en de veiligheid van de N65 in Vught te verbeteren.

De bijdrage van de Regio moet desalniettemin substantieel zijn. De reden is dat de Rijksmiddelen schaars zijn en het Rijk nog meer dan anders zal letten op de relevante, doelmatige en doeltreffende besteding van haar gelden. De Regio kan het vliegwiel van bekostiging in gang zetten. Hoe groot de bijdrage van de Regio moet zijn is niet exact vast te stellen. Het lijkt evenwel redelijk om aan te nemen dat deze bijdrage op zijn minst 50% moet zijn. (Rebel weet uit de ervaring van een aantal regionale OV projecten dat het Rijk de Regio heeft gevraagd om een 50% bijdrage te leveren.)

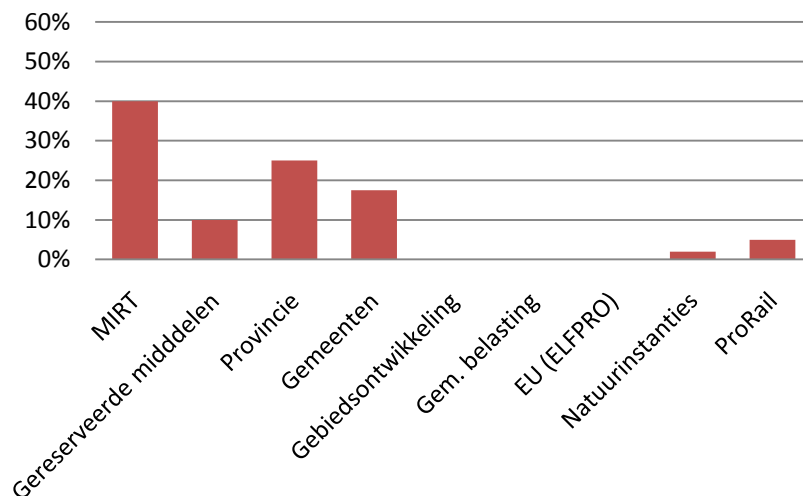
Een bijdrage van de Regio is ook redelijk. De Regio profiteert van een robuustere schakel in het hoofdwegennet, een betere verkeersdoorstroming op de N65, een (licht) betere oversteekbaarheid van de N65 door de verkeerstunnels, en een hoogwaardige ecologische verbinding bij het Helvoirtse Broek.

Wat zou een verdeling tussen gemeenten en Provincie kunnen zijn? Indien bijvoorbeeld de gemeenten (m.u.v. van Vught) de 3 verkeerstunnels voor hun rekening nemen (ca. €12 miljoen) en Vught voor 20% bijdraagt aan het realiseren van de overkluizing (ca. €11 miljoen), voor totale bijdrage aan de kosten vanuit de gemeenten van ca. €23 miljoen (oftewel 17,5%), dan zou de Provincie 25% van de kosten moeten dragen.

We hebben daarbij verondersteld dat natuurinstanties en een mogelijke efficiencywinst door samenwerking met ProRail 7% van de kosten kan dekken. Dit moet echter onderwerp van nader onderzoek zijn.

Tot slot, een gefaseerde realisatie van dit alternatief is goed mogelijk. De drie afzonderlijke delen: (i) het verminderen van het aantal aansluitingen, het realiseren van de parallelstructuur en verkeerstunnels; (ii) de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught; en (iii) de ecologische verbinding bij Helvoirt laten zich afzonderlijk realiseren.

De concrete onderzoeksvragen voor dit alternatief in een tweede fase zijn aan het eind van deze bestuurlijke samenvatting kort opgesomd.



Alternatief 3 (zuidelijke rondweg): Rijk, provincie en Vught tasten dieper in de buidel?

Alternatief 3 met de zuidelijke rondweg ziet de investeringskosten meer als verdubbelen ten opzichte van alternatief 2 (ca. €290 miljoen, inclusief BTW en opdrachtgeverkosten) en zal van alle partijen, maar met name Rijk, Provincie en de gemeente Vught hogere bijdragen aan de bekostiging vragen.

Het Rijk en de Provincie krijgen een robuuste schakel in het hoofdwegennet; een schakel die ook als volwaardige calamiteiten route kan dienen en voldoet aan de 'duurzaam veilig' norm. De Provincie krijgt ook een ecologische verbinding tussen de Loonse- en Drunense duinen en Kampina.

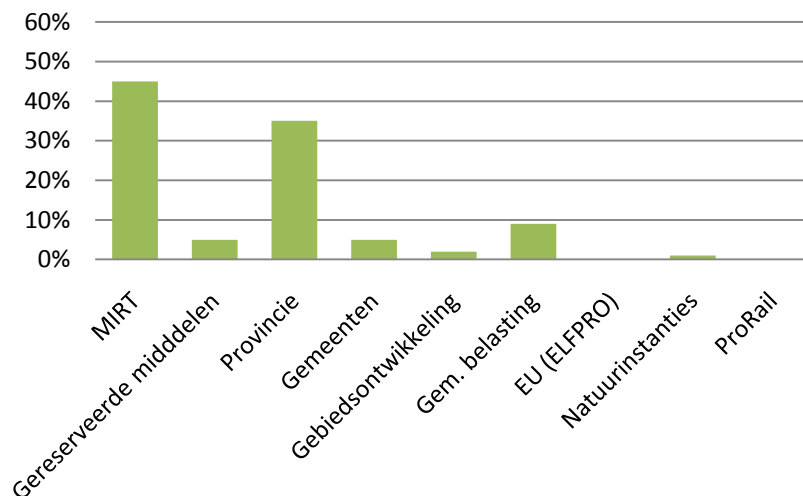
Vught wint doordat een belangrijke doorsnijding van de gemeente wordt weggenomen. Tilburg en Den Bosch profiteren van een betere wederzijdse bereikbaarheid.

Voor Oisterwijk verbetert de verkeersontsluiting, hetgeen voor Haaren (nog) ongewis is. Beide gemeenten krijgen een robuuste oversteek erbij; de totale oversteekbaarheid verslechtert iets door de vermindering in het aantal oversteekplaatsen. Ook komt de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid onder druk te staan door de schaal van de oplossingen en de aantrekkende werking van een verbeterde N65 op het regionale verkeer.

Ook nu kan de Regio inzetten op een 50 / 50 verdeling tussen Regio en Rijk om te laten zien dat het de Regio menens is. Een 50% bijdragen aan de investeringskosten vanuit de Regio is haalbaar als (i) de Provincie bereid is om het Wegeninfrastructuurfonds, het fonds Landschap van Allure en de reservering voor gebiedsopgaven uit het Bestuursakkoord aan te spreken (voor een bedrag van ca. €100 miljoen); (ii) Vught bereid is om ook voor dit alternatief de OZB-tarieven te verhogen, een stukje gebiedsontwikkeling te doen, en haar reeds gereserveerde middelen inzet (voor een totaal bedrag van ca. €32 miljoen); en (iii) de overige gemeenten dezelfde bijdrage leveren als in Alternatief 2.

(Noot: Ambtelijk Vught heeft aangegeven dat het verhogen van de OZB tarieven in dit alternatief politiek niet haalbaar wordt geacht door de aantasting van de nationale landschappen en het verbreken van de open verbinding naar het Groene Woud ten zuiden van Vught.)

De concrete onderzoeksvragen voor dit alternatief in een tweede fase (w.o. naar de doorkruising van het nationaal landschap) zijn aan het eind van deze bestuurlijke samenvatting kort opgesomd.

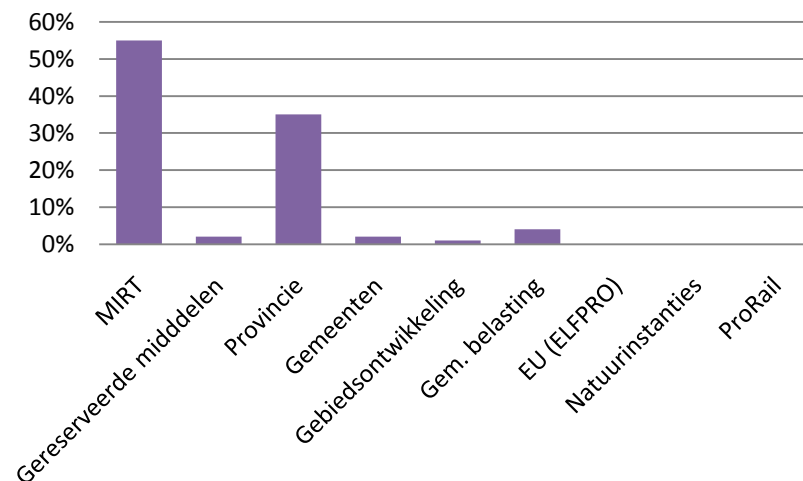


Alternatief 3 (tunnel): kunnen en willen Rijk en provincie de bulk van deze kosten dragen?

Alternatief 3 met de ondertunneling van de N65 in Vught ziet de investeringskosten verdubbelen ten opzichte van alternatief 3 met de zuidelijke rondweg (ca. €580 miljoen, inclusief BTW en opdrachtgeverkosten).

Deze hogere investeringskosten zullen in de praktijk moeten worden opgevangen door de Provincie en het Rijk. De gemeentelijke begrotingen zijn te klein om voor deze variant fors meer te betalen. Bovendien zal de gemeente Vught waarschijnlijk minder kunnen verdienen uit gebiedsontwikkeling dan bij de zuidelijke rondweg doordat het gebied ten zuiden van Vught lastiger tot ontwikkeling te brengen zal zijn (door de blijvende beschermde status van dit gebied).

Indien we veronderstellen dat de Provincie haar relatieve bijdrage constant houdt (en haar nominale bijdrage dus verdubbelt tot ca. €200 miljoen), dan moet de Regio het Rijk minimaal om een bijdrage van 55% van de investeringskosten te vragen (oftewel ca. €320 miljoen).



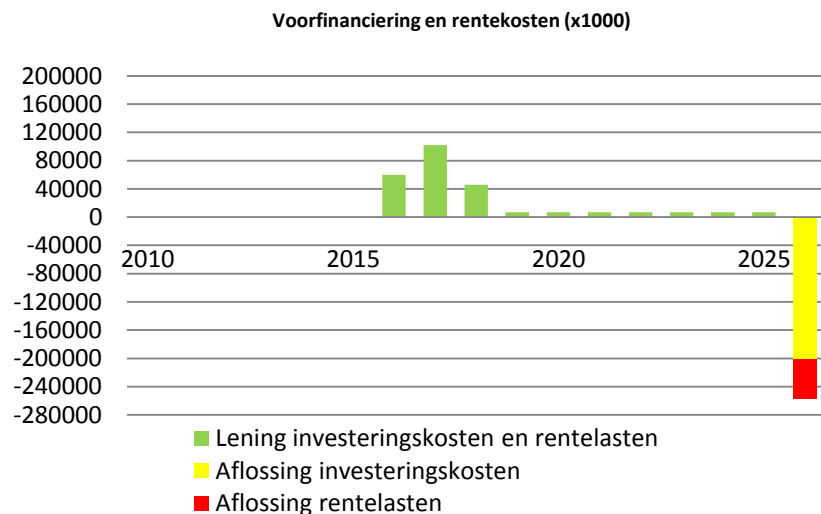
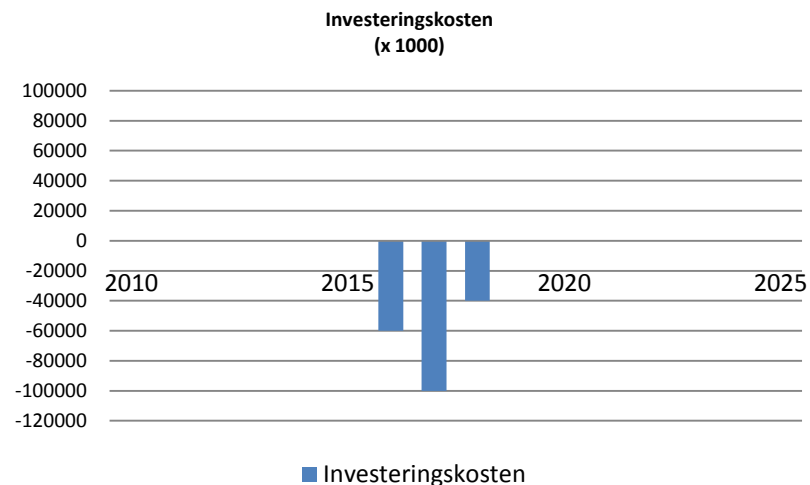
De financiering van de investeringskosten is mogelijk zodra Rijk en Provincie middelen committeren!

Indien de MIRT of Wegeninfrastructuurfonds gelden pas later beschikbaar komen en de Regio wil de investeringen nu al realiseren, dan kunnen de investeringen 'gefinancierd' worden door de Provincie. Dit brengt natuurlijk wel rentelasten met zich mee. Ook kan private financiering worden aangetrokken indien de investeringen in een publiekprivate samenwerkingsvorm in de markt wordt gezet.

We geven hiernaast een vereenvoudigde weergave van de financiering weer. De bovenste diagram visualiseert de investeringskosten. Indien we gemakshalve even veronderstellen dat deze kosten louter en alleen bekostigd worden uit het MIRT en het Wegeninfrastructuurfonds en deze middelen in 2026 beschikbaar komen (de gele staaf in de onderste diagram), dan betekent dit dat de Regio tot die tijd de investeringkosten en rentelasten moet financieren (de groene staven).

In het voorbeeld is uitgegaan van een beleggingsrendement voor de Provincie van 3,5%; bij private financiering ligt deze rentevoet een stuk hoger doordat een (hogere) risicoprovisie in rekening wordt gebracht.

Indien de realisatie van dit alternatief later plaatsvindt en de beschikbaarheid van de MIRT en Wegeninfrastructuurgelden gelijk blijft, dan zullen de rentelasten natuurlijk kleiner worden.



Onderzoeksvragen voor fase 2?

De 3 alternatieven geven een bandbreedte van oplossingen voor de N65 (omgeving) weer. Elk alternatief heeft ook zijn eigen openstaande vragen en optimalisatiemogelijkheden. Wij voorzien in elk geval de volgende onderzoeksvragen voor een tweede fase.

Alternatief 1

- Is de capaciteit van de ruit Tilburg – Waalwijk – Den Bosch – Eindhoven (A58 – N261 – A59 – A2) voldoende om het huidige doorgaande verkeer van de N65 op te vangen of zijn additionele investeringen in deze ruit noodzakelijk?
- Is het mogelijk om al het doorgaande (vracht)verkeer op (in) de N65 (omgeving) af te vangen (bijvoorbeeld via elektronische verkeerscontrole) en zo de (te) hoge verkeersintensiteit op de N65 verder naar beneden te brengen?
- Welke aanvullende maatregelen op / aan het onderliggende lokale wegennet zijn noodzakelijk om de (te) hoge verkeersdruk op het lokale wegennet op te vangen?
- Is het mogelijk het beheer van de N65 over te dragen van het Rijk naar de gemeenten en kan dat gepaard gaan met de overdracht van (een deel van) het beheer- en onderhoudsbudget van RWS?

Alternatief 2

- Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van het toevoegen van een zuidelijke rondweg om, of tunnel door Vught (conform alternatief 3) om de oversteekbaarheid en leefbaarheid te verbeteren in Vught?

- Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen (conform alternatief 3) om de doorstroming en oversteekbaarheid nog verder te verbeteren?
- Wat zijn de mogelijkheden om de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught te combineren met de aanleg van de dive-under door ProRail?

Alternatief 3 (met zuidelijke rondweg of tunnel)

- Wat zijn de technische mogelijkheden om de kosten te verlagen (om tegemoet te komen aan de beperkte omvang van beschikbaar middelen)?
- Is er een innovatieve aanpak van dit alternatief te bedenken (op het gebied van duurzaamheid bijvoorbeeld) om het Rijk 'extra' redenen te geven om MIRT gelden te alloceren?
- Is het mogelijk om een groter deel van het provinciaal woningbouwprogramma naar het N65 gebied te trekken om extra inkomsten uit gebiedsontwikkeling te kunnen realiseren?
- In hoeverre voldoet het ontwerp aan de soberheid en doelmatigheidsvoorwaarde van het Rijk?
- In hoeverre bevat dit alternatief bovenwettelijke maatregelen waarvan het Rijk mogelijk wil dat de Regio deze maatregelen bekostigt?
- Is de maatschappelijke baat (verbetering van de leefbaarheid in Vught) voldoende is om de maatschappelijke kosten (het doorkruisen van een nationaal landschap) te rechtvaardigen?

Opdracht: op hoofdlijnen invullen van de bekostiging en financiering van 3 toekomstbeelden voor de N65 (omgeving)

Inleiding

RebelGroup Advisory b.v. (Rebel) is gevraagd de Regio bij te staan in:

1. Het opstellen van alternatieve financieringsconstructies voor de beoogde investeringen op en rondom de Rijksweg N65; en,
2. Het vinden van draagvlak voor één of meerdere van de financieringsconstructies.

De directe aanleiding voor deze opdracht is de afspraak uit het BO-MIRT van 20 mei 2010 dat de Regio de leiding neemt in het opstellen van een financieringsconstructie voor de gewenste maatregelen.

Het BO-MIRT van het najaar 2010 voegt daar aan toe: *'De afgesproken gebiedsgerichte pilot wordt voortgezet. De minister vraagt de regio met nadruk op zoek te gaan naar creatieve en innovatieve financieringsmogelijkheden. Daarbij is aangegeven dat een vervolg niet vanzelfsprekend is, aangezien er op dit moment geen rijksmiddelen beschikbaar zijn. De eerste fase van het onderzoek richt zich op de vraag: wat is de precieze problematiek, welke mogelijke (alternatieve) oplossingsrichtingen kunnen worden ingezet en wie kan en is bereid de benodigde investeringen te financieren? Dit houdt tevens een stevige verkenning naar cofinanciering in. De regio zet het onderzoek naar financiering voort met die inzet'.*

Parallele onderzoeken

Enno Zuidema Stedenbouw heeft, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en in nauwe samenspraak met de omgeving, 3 toekomstbeelden ontwikkeld voor de N65 (omgeving); deze toekomstbeelden heten in dit project 'alternatieven'. Witteveen & Bos hebben, eveneens in opdracht van het Ministerie, een inschatting van de investeringskosten en maatschappelijke effecten van ieder alternatief gemaakt.

Besluitvorming

De keuze voor een alternatief is een politiek besluit dat zal worden genomen in bestuurlijk overleg: eerst binnen de Regio en vervolgens tussen de Regio en het Rijk (in het BO-MIRT van mei 2011). De studies van Enno Zuidema Stedenbouw, Witteveen & Bos en Rebel vormen input voor de standpuntbepaling van, en het overleg tussen, Regio en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Dit rapport

Dit rapport inventariseert en kwalificeert in hoofdstuk 2 de mogelijke bekostigingsbronnen voor de N65. Hoofdstuk 3 benoemt overwegingen welke een rol spelen bij het ontwikkelen van een financieringsconstructie voor ieder alternatief? In hoofdstuk 4 – 6 wordt dan voor ieder alternatief een mogelijke financieringstrategie opgebouwd. We concluderen de bespreking van elk alternatief door de bijdrage van de Regio en Rijk – in orde grootte – aan het realiseren van het alternatief te benoemen. Ook geven we aan waar nader onderzoek logisch en gewenst is. We beogen daarmee afgewogen en transparante input te leveren voor de bestuurlijke besluitvorming.

Dit rapport is een product van eigen analyse en meervoudig overleg met vertegenwoordigers van gemeenten, Provincie, Rijk, en regionale belanghebbenden.

In hoofdstuk 2 en bijlage 1 hebben we een overzicht opgenomen van alternatieve bekostigingsbronnen voor de beoogde maatregelen aan de N65. De alternatieve bekostigingsopties zijn geïdentificeerd in gesprekken met de N65 gemeenten, de provincie Noord-Brabant en vertegenwoordigers van de Ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, alsmede uit eerdere soortgelijke inventarisaties van Rebel. Deze inventarisatie is eerder - ter verificatie van de bekostigingsbronnen - voorgelegd aan de ambtelijke projectgroep en besproken in het Bestuurlijk Overleg van de Regio.

Privaat en publiek geld is schaars ...

PRIVAAT

Tolheffing (kansrijk: nee)

De Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit maakt tolheffing alleen mogelijk op 'nieuwe' of 'verbrede' wegen. De N65 is niet nieuw en wordt (vooralsnog) niet verbreed. Bovendien heeft tolheffing alleen zin voor het regionale netwerk (zodat de tol niet omzeild kan worden). Politiek is momenteel geen draagvlak voor 'Anders betalen voor mobiliteit'.

Gebiedsontwikkeling (kansrijk: beperkt; omvang: beperkt)

Voor zover gemeenten gronden bezitten waarvan de 'economische waarde' nog niet ten volle wordt benut, kan de ontwikkeling van deze gronden geld opleveren (de zogenaamde residuele grondwaarde) ter bekostiging van de maatregelen voor de N65 (omgeving). Een eerste rondgang langs de gemeenten leverde geen gebieden op die de gemeenten nog kunnen en willen ontwikkelen. Uitzondering hierop vormt de mogelijkheid van dubbelgrondgebruik bij de ondertunneling van de N65 in Vught; de reële beschikbare ruimte voor bovengrondse vastgoedontwikkeling is evenwel beperkt doordat bouwen direct bovenop de tunnel duur is en er waarschijnlijk nog een lokale ontsluitingsweg nodig is.

Baatbelasting (kansrijk: beperkt; omvang: substantieel)

Gemeenten kunnen een baatbelasting heffen. Deze belasting is gebaseerd op de gedachte dat het redelijk is om direct belanghebbenden bij te laten dragen aan nieuwe gemeentelijke voorzieningen. Voorwaarde is o.a. dat de gemeente kan aantonen wie direct baat heeft bij de voorzieningen. In de praktijk wordt deze belasting (zover wij weten) niet toegepast. Wij kunnen ons voorstellen dat de gemeente Vught wel de baatbelasting kan introduceren indien bijvoorbeeld alle rijksinfrastructuur buiten de gemeente wordt gelegd waarvan alle inwoners van Vught direct en duidelijk baat hebben.

Onroerendzaakbelasting (kansrijk: variërend per gemeente; omvang: nader te bepalen)

Substantiële verbeteringen aan de N65 (omgeving) kunnen in principe een positief effect hebben op de huizenprijzen en daardoor leiden tot hogere OZB inkomsten. Indien voor relatieve kleine ingrepen wordt gekozen is niet direct een substantieel effect op de huizenprijzen te verwachten (ook omdat de woonkernen van de gemeenten Haaren en Oisterwijk niet direct aan de N65 liggen). Ook kunnen gemeenten de OZB tarieven verhogen (die momenteel nog onder het landelijk gemiddelde liggen). De gemeente Vught heeft aangegeven een verhoging van de OZB tarieven een reële optie te vinden; andere gemeenten zagen deze optie als minder kansrijk omdat de OZB tarieven onlangs al verhoogd zijn.

PUBLIEK

Gemeente begrotingen (kansrijk: ja; omvang: beperkt)

De gemeenten kunnen de investeringskosten dekken uit hun reguliere middelen. De beschikbare middelen zijn echter beperkt (door de relatief beperkte omvang van de begrotingen). Ook kan gezien worden of de maatregelen aan de N65 (omgeving) bepaalde geplande uitgaven (investeringen) niet langer noodzakelijk maken. De begrote middelen voor deze 'vermeden investeringen' kunnen dan aangewend worden.

Provincie: Bestuursakkoord / Wegeninfrastructuurfonds / Landschappen van Allure (kansrijk: redelijk; omvang: redelijk)

Het nieuwe Bestuursakkoord van de Provincie trekt €40 miljoen uit als (extra) provinciale bijdrage in de komende bestuursperiode aan het realiseren van 9 regionale gebiedsopgaven w.o. de N65. Het Bestuursakkoord stelt verder dat het akkoord haar basis vindt in de recentelijk overeengekomen 'Agenda van Brabant'. Onderdeel van de Agenda is o.a. een nieuw Wegeninfrastructuurfonds van €750 miljoen, en investeringsagenda 'Landschappen van allure' van €56 miljoen. De voorwaarden voor de besteding, en de feitelijke allocatie, van deze gelden worden het komende half jaar uitgewerkt en bepaald.

... en ook doeluitkeringen liggen niet voor het oprapen

PUBLIEK

Provinciefonds / BDU Verkeer en Vervoer (kansrijk: beperkt; omvang: beperkt)

De provincie kan de investeringen dekken uit haar reguliere middelen (Provinciefonds en BDU Verkeer en Vervoer). Ook bij de provincie moet stevig bezuinigt worden en het overgrote deel van de BDU gelden gaat op aan de exploitatie van het regionaal OV.

MIRT (kansrijk: beperkt; omvang: substantieel)

Een bijdrage uit het MIRT zal afhankelijk zijn van het type en de omvang van de maatregelen voor de N65 (omgeving) en het belang dat het Rijk hecht aan het oplossen van de N65 (omgeving) problematiek vis-à-vis andere infrastructuur en ruimtelijke investeringen. Vooralsnog heeft het Rijk aangegeven dat 'op dit moment geen Rijksmiddelen beschikbaar zijn'.

Investeringsbudget Landelijk Gebied (kansrijk: nauwelijks; omvang: beperkt)

Dit investeringsbudget is bedoeld voor o.a. het in standhouden van de Ecologische Hoofdstructuur, biodiversiteit, vitale landbouw, leefbaarheid van het platteland, landschap en natuur. Dit budget is vanaf 2011 volledig gedecentraliseerd naar de provincies. Bovendien is het de intentie van het Rijk om het budget terug te brengen van €500 - €600 miljoen per jaar tot €200 miljoen per jaar voor Nederland als geheel. De beheerslasten van de bestaande natuurgebieden en het uitvoeren van Natura 2000 zal dit beperktere budget grotendeels opslokken.

Waterschap De Dommel (kansrijk: beperkt; omvang: beperkt)

Het waterschap De Dommel heeft geen (grote) investeringsopgave. Het gebied functioneert goed als waterbergingsgebied. Beoogde aanpassingen aan de grondwaterspiegel betreffen kleine investeringen en kunnen pas doorgevoerd worden als het hele gebied tot natuurgebied is verklaard.

Programma Hoogfrequent Spoor (kansrijk: ja; omvang: beperkt)

Het aanleggen van een dive-under in Vught vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor maakt het mogelijk om tegelijkertijd de onderdoorgang van de N65 aan te pakken. Het combineren van werkzaamheden kan mogelijk kosten besparen. Deze optie kan nader onderzocht worden met ProRail.

Subsidieregeling Cultureel Erfgoed (kansrijk: ja; omvang zeer beperkt)

Deze subsidiepot van de provincie is o.a. bedoeld voor het in standhouden van ruimtelijk erfgoed. Mogelijk kunnen de maatregelen gericht op het cultuur historisch erfgoed rondom de N65 deels uit deze subsidie bekostigd worden. Het subsidieplafond voor 2011 is al bereikt. Onbekend of deze subsidieregeling wordt voortgezet.

Europees Landbouw Fonds voor Plattelandsontwikkeling – ELFPO/POP2 (kansrijk: mogelijk; omvang: beperkt)

Het POP2 programma richt voor Nederland o.a. op de verbetering van natuur en milieu door landbeheer en het verhogen van de leefkwaliteit van het platteland. De middelen zijn tot 2013 volledig gealloceerd. Onbekend of dit Fonds na 2013 blijft bestaan en, zo ja, met welke subsidievoorwaarden.

De financieringsstrategie per alternatief wordt bepaald door een aantal overwegingen:

- de omvang van de investeringen vis-à-vis de bekostigingsbronnen.

Voorbeeld: De investeringskosten van de zuidelijke rondweg (€150 - €200 miljoen, excl. BTW) of tunnel (€350 - €400 miljoen, excl. BTW) liggen te hoog om alleen uit gemeentelijke en provinciale middelen bekostigd te worden. Een bijdrage uit het MIRT is onontbeerlijk.

- de verdeling van belangen – welke partij(en) is (zijn) het meest gebaat?

Dit volgt het principe dat het 'redelijk' is dat de partij(en) die het meest baat heeft (hebben) bij een investering ook de grootste bijdrage (naar vermogen te betalen) leveren aan het realiseren van deze investeringen.

- eigendom – wie is eigenaar van de 'assets' waarin geïnvesteerd wordt?

De N65 is een rijksweg. De mate waarin dit 'eigendom' meespeelt is afhankelijk van het 'karakter van de beoogde maatregelen': een substantiële bijdrage van het Rijk vanuit het eigendomsprincipe ligt vooral in de rede als de N65 wordt opgewaardeerd tot stroomweg en bijdraagt aan een robuust hoofdwegennet.

- Een gefaseerde aanpak (reële optie theorie in de praktijk)

De maatregelen hoeven niet per se allemaal tegelijk te worden gerealiseerd. Zijn er 'no-regret' maatregelen mogelijk die wenselijk zijn en nu bekostigd kunnen worden. Additionele ingrepen kunnen dan worden uitgevoerd zodra 'nut en noodzaak' duidelijker is en 'financiële middelen' beschikbaar zijn.

- de beschikbaarheid van middelen

Alleen als de bekostiging van de investeringen in de N65 omgeving duidelijk zijn (en met beperkte risico's omgeven), dan is de financiering van deze investeringsuitgaven – om een periode tussen de investeringuitgaven en het beschikbaar komen van private opbrengsten of publieke dekking te overbruggen - mogelijk. Startpunt ligt dus bij het identificeren van dekking (bekostigingsbronnen) voor de 3 alternatieven.

- de fasering van kosten in de tijd versus de beschikbaarheid van middelen

Voorbeeld: MIRT gelden zullen niet voor 2020 beschikbaar komen (omdat deze middelen reeds gecommitteerd zijn aan andere projecten). Indien de regio de investeringen eerder wil realiseren dan zullen deze investeringen gefinancierd moeten worden (via Rijk, Provincie of de kapitaalmarkt).

- de uitvoeringsvorm – traditioneel bestek of integraal (DBFM) contract?

De maatregelen aan de N65 kunnen mogelijk via een integraal contract in de markt worden gezet. Een privaat consortium neemt dan de verantwoordelijkheid op zich om het ontwerp, de bouw, het onderhoud én de financiering van investeringen en onderhoud te verzorgen.

Alternatief 1: ca. € 15 miljoen investeringskosten (inclusief BTW en opdrachtgeverkosten)

Een korte beschrijving

In alternatief 1 wordt de N65 afgewaardeerd tot een 2 x 1, 60 km / u weg. De N65 zal als erftoegangsweg dienen. De directe kosten worden gevormd door het afwaarderen van 1 weghelft tot een fietspad, het verwijderen van verkeersregelinginstallaties, en het herstellen van erfaansluitingen. Deze directe investeringskosten zijn door Witteveen en Bos geraamd op ca. €15 miljoen inclusief BTW en opdrachtgeverkosten (SSK-raming met een nauwkeurigheid van 50%). Indirecte kosten, bijvoorbeeld door het grotere gebruik van de ruit (A58, A2, A59, en N261) zijn niet meegenomen.

De opbouw van de financieringsstrategie

- De *omvang van de investeringen* is beperkt vis-à-vis de gemeentelijke en provinciale begrotingen, de beschikbare doeluitkeringen voor recreatie en natuur, en de beschikbare middelen van lokale natuurbeheerders.
- De *verdeling van belangen* (gescoord op de 4 hoofddoelstellingen van het regionale 'programma van ambities'):

	Rijk	Prov	Vught	Haaren /O'wijk	Tilburg / Den Bosch	Natuur *
Verbindingen		X	X	X		X
Leefbaarheid			X/O	X/O		
Doorstroming	X	X	X	X	X	
Ruimtelijke kwaliteit	O	O	O	O	O	

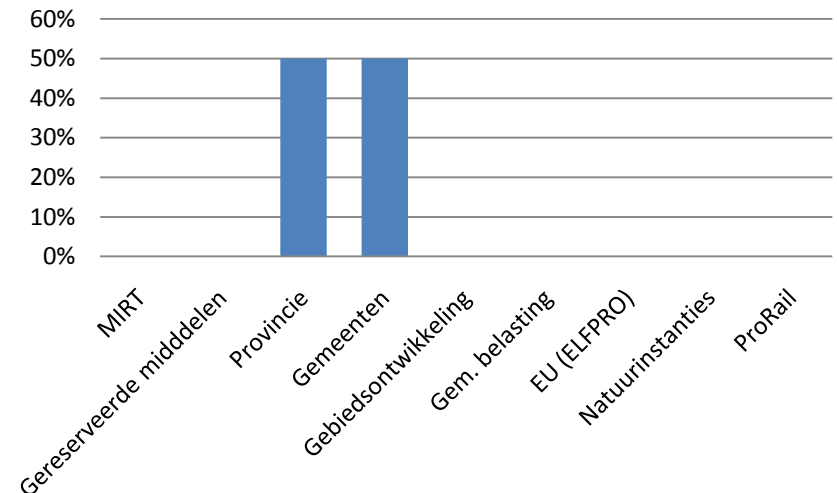
* vanuit het oogmerk dat natuurbeheerders, w.o. Nationaal Landschap het Groene Woud, potentieel kunnen bijdragen aan het realiseren van het alternatief

- Het Rijk ziet een lichte verbetering in de ruimtelijke kwaliteit (beleving en ontsluiting van het groen) van het gebied; het beschermen van dit belang is evenwel gedelegeerd naar de Provincie. Het Rijk verliest een schakel in het hoofdwegennet. Bovendien zal extra verkeersdruk ontstaan op de ruit Tilburg, Waalwijk, Den Bosch en Eindhoven (N261, A59, A2, A58), waardoor mogelijk extra investering en / of onderhoudskosten voor het Rijk ontstaan.
- Ook de Provincie ziet een lichte verbetering in de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. De (veilige) oversteekbaarheid voor mens en dier verslechtert doordat de afgewaardeerde N65 een (te) hoge verkeersintensiteit kent: de weg heeft niet de benodigde capaciteit om het (lokale) verkeer af te kunnen wikkelen. Dit alternatief laat minder ruimte voor nieuwe sociaaleconomische ontwikkelingen (doordat de bereikbaarheid door de hoge verkeersintensiteiten verslechtert). Dit alternatief leidt niet tot een betere verbinding van de Loonse- en Drunense duinen en Kampina. De Provincie verliest een schakel in het hoofdwegennet.
- Voor de gemeente Vught verslechtert de (veilige) oversteekbaarheid van, en de doorstroming op, de N65 door de (te) hoge verkeersintensiteit. De effecten op de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsbelasting en verkeersveiligheid) zijn per saldo eerder negatief dan neutraal (wederom door de hoge verkeersintensiteit).
- De gemeenten Haaren en Oisterwijk zullen een lichte verbetering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast ervaren door het langzamere verkeer en het minder aantal vrachtwagens op de N65. De (veilige) oversteekbaarheid van de N65, de ontsluiting van de woonkernen, en de doorstroming op de N65 verslechtert door de (te) hoge verkeersintensiteit. De hoge verkeersintensiteit hindert ook het recreatieve verkeer.
- Het wegnemen van een drukke verkeersader door het Groene Woud leidt niet tot een betere ecologische verbinding van de Loonse- en Drunense duinen en Kampina (door de hoge verkeersintensiteit).

Alternatief 1: dekking door gemeenten en provincie

- In dit alternatief ligt het in de rede dat het Rijk *het beheer van de weg* overdraagt aan de gemeenten; de weg verliest immers zijn rol als stroomweg in een robuust hoofdwegennet. De Regio kan het Rijk vragen om een deel van het onderhoudsbudget voor de N65 over te hevelen aan de Regio; een deel omdat de onderhoudskosten van een erfontsluitingsweg vermoedelijk lager liggen dan van een regionale gebiedsontsluitingsweg. Een bijdrage van het Rijk aan de investeringskosten ligt niet in de rede omdat het Rijk geen belang heeft bij deze ingrepen; ook de toegezegde gelden van RWS (€10 miljoen) komen waarschijnlijk te vervallen omdat de beoogde maatregelen (aanleg parallel structuur, verbeteren veiligheid, en isolatie huizen in Vught) in dit alternatief niet meer voorkomen.
- *Een gefaseerde realisatie* van dit alternatief ligt niet in de rede omdat de omvang van de investeringen beperkt zijn en dit geen recht zou doen aan de onderliggende visie om de oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren.
- De *beschikbare middelen* om de investeringskosten van dit alternatief te dekken liggen bij:
 - Provincie: Investeringsfonds 'Landschap van Allure' (en in mindere mate bij het 'Investeringsbudget Landelijk Gebied')
 - Gemeentelijke begrotingen

De Regio kan, zoals gezegd, een gedeeltelijke overdracht van het onderhoudsbudget van RWS vragen om het beheer en onderhoud van de N65 te bekostigen.
- De realisatie van dit alternatief leent zich *niet voor een innovatieve aanbestedingsvorm* door de omvang van de investeringen.
- De *bereidheid om de portemonnee te trekken* voor het realiseren van dit alternatief is – bij een eerste bestuurlijke rondje – beperkt gebleken. De reden is dat het de capaciteit van het lokale wegennet te klein is om al het verkeer soepel te kunnen afwikkelen. Dit alternatief scoort niet goed op doorstroming, ontsluiting en oversteekbaarheid.
- Indien de Regio – bij het afwegen van de 3 alternatieven - kiest voor dit alternatief, dan ligt het in de rede dat de Provincie en de gemeenten de investeringskosten betalen. **Het bovenstaande levert weinig aanknopingspunten op voor de verdeling van de investeringskosten tussen Provincie en gemeenten. In onderstaande diagram hebben we als 'default' een 50 / 50 verdeling aangenomen.** De uiteindelijke verdeling is onderwerp van onderhandeling.



Alternatief 1: conclusie en onderzoeksvragen

Conclusie

Dit alternatief scoort niet goed op de vier hoofdcriteria van het regionale 'programma van ambities'.

Een bijdrage van het Rijk ligt niet in de rede behoudens een gedeeltelijke overdracht van het beheer- en onderhoudsbudget aan de gemeenten voor het dekken van de beheer- en onderhoudskosten.

Het lijkt logisch dat de provincie en gemeenten de investeringskosten in dit alternatief dragen.

Een definitieve keuze voor dit alternatief vergt *nader onderzoek* naar:

- de capaciteit van de ruit Tilburg – Waalwijk – Den Bosch – Eindhoven (A58 – N261 – A59 – A2) om het huidige doorgaande verkeer van de N65 op te vangen en het identificeren van benodigde investeringen in deze ruit. Dit is een belang van het Rijk en de provincie.
- mogelijkheden om al het doorgaande (vracht)verkeer op (in) de N65 (omgeving) af te vangen (bijvoorbeeld via elektronische verkeerscontrole) en zo de (te) hoge verkeersintensiteit op de N65 verder naar beneden te brengen. Dit is een belang van de provincie en de gemeenten.
- de noodzaak van aanvullende maatregelen op / aan het onderliggende lokale wegennet om de (resterende) verkeersdruk op te vangen.
- De mogelijkheid om (een deel van) het beheer- en onderhoudsbudget van RWS over te hevelen naar de gemeenten voor het beheer en de onderhoud aan de erfonthoudingsweg.

Alternatief 2: investeringskosten tussen de ca. €75 miljoen en €130 miljoen (inclusief BTW en opdrachtgeverkosten)

Een korte beschrijving

In alternatief 2 worden 'gerichte' aanpassingen in de 'huidige' weg voorgesteld: aanleg van verkeerstunnels, voltooiën van de parallelstructuur, het verminderen van het aantal aansluitingen op de N65 en de aanleg van een ecologische verbinding bij Helvoirtse Broek; de investeringskosten hiervan bedragen ca. €75 miljoen (inclusief BTW en opdrachtgeverkosten). Daarnaast is het mogelijk om in Vught de N65 verdiept aan te leggen (lengte: 500 meter) met een overkluizing (lengte: 80 meter), waarvan investeringskosten ca. €55 miljoen bedragen). De N65 blijft een 2 x 2, 80 km / u, gebiedsontsluitingsweg.

De opbouw van de financieringsstrategie

- De *omvang van de investeringen* is groot: voor gemeenten, de (Europese) doeluitkeringen, en natuurinstanties. De investeringen zijn behapbaar voor de Provincie en relatief klein voor het Rijk.
- De *verdeling van belangen* (gescoord op de 4 hoofddoelstellingen van het regionale 'programma van ambities'):

	Rijk	Prov	Vught	Haaren / O'wijk	Tilburg / Den Bosch	Natuur *
Verbindingen		✓/X	✓/X	✓/X		✓/X
Leefbaarheid			✓/X**	○		
Doorstroming	○✓	✓	✓	✓	✓	
Ruimtelijke kwaliteit	○	○	✓/O**	○	○	

* vanuit het oogmerk dat natuurbeheerders, w.o. Nationaal Landschap het Groene Woud, potentieel kunnen bijdragen aan het realiseren van het alternatief

** de gedeeltelijk verdiepte ligging van de N65 in Vught wordt in de effectenstudie als positief beoordeeld op geluidskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit.

- Het Rijk krijgt een robuustere schakel in het hoofdwegennet. De doorstroming en betrouwbareheid van de N65 verbeterd door het verminderen van aansluitingen en de aanleg van verkeerstunnels. De N65 zal een 'duurzaam veilig' worden.
- Ook de Provincie krijgt een robuustere schakel in het hoofdwegennet. De aanleg van de ecologische verbinding bij Helvoirtse Broek zorgt voor een verbeterde verbinding tussen de Loonse- en Drunense duinen en Kampina. De aanleg van een geleiderail zal echter de oversteekbaarheid voor fauna verslechteren. Door het handhaven van de weg in de huidige vorm is het effect op de ruimtelijke(-economische) kwaliteit van het gebied neutraal.
- De gemeente Vught krijgt door het aanleggen van een verkeerstunnel of een overkluizing van de N65 een robuuste en veilige verbinding tussen noord en zuid. De doorstroming op de N65 zal ook verbeteren door het weghalen van gelijkvloerse kruisingen. De betere doorstroming over de gehele N65 zal een aantrekkende werking op het verkeer hebben zodat de leefbaarheid (geluidsoverlast en luchtverontreiniging) in Vught niet zal verbeteren en mogelijk zelfs zal verslechteren (zeker zonder de overkluizing). Ook zal de capaciteit van de resterende gelijkvloerse kruispunten in Vught onder druk komen te staan door de hogere verkeersintensiteit. Dit zal de betere oversteekbaarheid door de verkeerstunnel of overkluizing teniet doen.
- Voor de gemeenten Haaren en Oisterwijk wordt de oversteekbaarheid van de N65 verbeterd door de aanleg van de verkeerstunnels, neemt de doorstroming op de N65 toe, en zullen de dorpskernen beter ontsloten worden. Daar staat tegenover dat het aantal veilige en snelle oversteekplaatsen afneemt en dat de maximale capaciteit van de kruispunten met de N65 mogelijk gehaald wordt, waardoor daar extra investeringen nodig zullen zijn om een goede oversteekbaarheid en doorstroming blijvend te realiseren.
- Tilburg en Den Bosch profiteren van de verbeterde wederzijdse bereikbaarheid.
- Het Nationaal Landschap het Groene Woud krijgt door de ecologische verbinding bij Helvoirtse Broek een belangrijke eco-verbinding erbij.

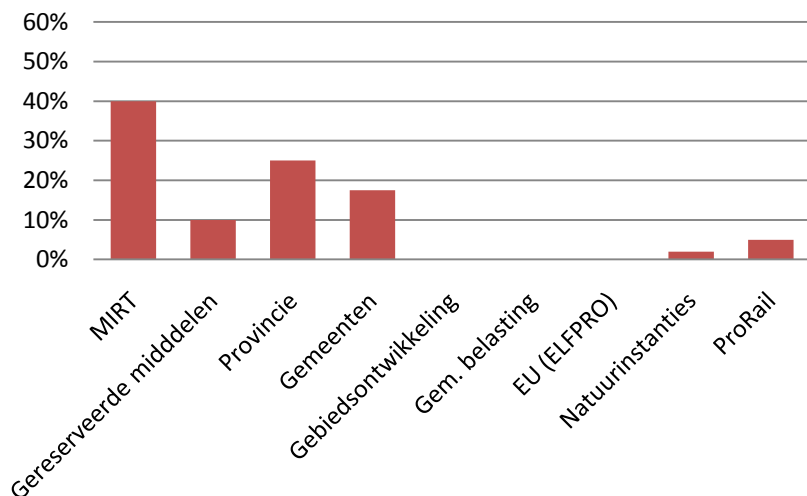
Alternatief 2: dekking hoofdzakelijk door Rijk, Provincie en gemeenten

- Een bijdrage van het Rijk (uit het MIRT) is redelijk vanuit de gedachte dat het huidige karakter van de weg behouden blijft, de N65 'duurzaam veilig' gemaakt kan worden, de doorstroming (licht) verbeterd, en het Rijk eigenaar is van de weg. Daarnaast ligt er een commitment van het Rijk (RWS) om de parallelstructuur bij Haaren te bekostigen (bron: gemeente Haaren) en de veiligheid van de N65 in Vught te verbeteren (bron: gemeente Vught). Doordat de weg qua doorstroming slechts licht verbetert, het accent in dit alternatief ligt op het verbeteren van de oversteekbaarheid, en dit alternatief dus vooral een regionale karakter heeft maakt volledige bekostiging vanuit het Rijk niet logisch.
- Een gefaseerde realisatie van dit alternatief is goed mogelijk. De drie afzonderlijke delen: (i) het verminderen van het aantal aansluitingen en het realiseren van de parallelstructuur en verkeerstunnels; (ii) de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught; en (iii) de ecologische verbinding bij Helvoirt laten zich prima afzonderlijk realiseren.
- Bij de aanleg van de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught zijn er mogelijk *efficiency winsten* te behalen als de werkzaamheden worden gecombineerd met de aanleg van de dive-under in Vught door ProRail. Bij het uitwerken van dit initiatief is het de moeite waard om dit te onderzoeken.
- De beschikbare middelen voor het realiseren van dit alternatief liggen bij:
 - MIRT
 - Gereserveerde middelen (RWS / VROM / Provincie): € 14 miljoen is gereserveerd voor het realiseren van de parallelstructuur bij Haaren en het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in Vught
 - Provincie: Bestuursakkoordgelden, het 'Wegeninfrastructuurfonds', het Investeringsfonds 'Landschap van Allure', en het budget voor ecologische verbindingen
 - Gemeentelijke begrotingen / belastingen
 - Een mogelijk efficiency voordeel bij de aanleg van de dive-under in Vught door ProRail.
- De realisatie van dit alternatief leent zich *minder voor een innovatieve aanbestedingsvorm* doordat de aard en omvang van de afzonderlijke delen erg verschillend zijn.
- Indien de bovenstaande bekostigingsbronnen later beschikbaar komen dan dat de Regio de investeringen wil realiseren, dan kunnen de investeringen 'gefinancierd' worden door het Rijk of de provincie. Private financiering ligt minder voor de hand indien de werken via een normaal DB-contract in de markt worden gezet. De wijze waarop deze financiering kan plaatsvinden wordt geïllustreerd bij de bespreking van alternatief 3.
- De bereidheid om de portemonnee te trekken voor het realiseren van dit alternatief is – bij een eerste bestuurlijke rondje – wisselend gebleken. De gemeente Vught streeft een betere aanpak van de leefbaarheid van de gemeente en oversteekbaarheid van de N65 na. Andere gemeenten vinden dat dit alternatief goed aansluit bij de schaal van het gebied en de omvang van de beschikbare middelen.

Alternatief 2: conclusies en onderzoeksvragen

Conclusie

Indien het bestuurlijk overleg kiest voor dit alternatief, dan ligt – gegeven het bovenstaande – de onderstaande (in orde grootte) verdeling van kosten over de belanghebbenden in de rede. De bijdrage van het Rijk is het grootst doordat de verbeterde doorstroming het belangrijkste winstpunt is en zij eigenaar is en blijft van de weg. De bijdrage van de Regio moet desalniettemin substantieel zijn om het Rijk het regionale belang van de investeringen te tonen. De Regio kan het Rijk voorstellen om te komen tot een 50/50 verdeling Regio – Rijk. De uiteindelijke verdeling is onderwerp van onderhandeling. De bijdragen van natuurinstanties en de mogelijke efficiencywinst door samenwerking met ProRail is indicatief ingevuld maar is onderwerp van nader onderzoek.



Alvorens een definitieve keuze voor dit alternatief wordt gemaakt zou de regio kunnen overwegen om *nader onderzoek* te doen naar:

- De mogelijkheid van een zuidelijke rondweg om Vught heen of een tunnel door Vught. Deze varianten zijn nu alleen in alternatief 3 opgenomen, maar kunnen ook in dit alternatief (en bij een 80 km / u weg) soelaas bieden. De vraag die dan gesteld dient te worden is of de maatschappelijke baat (verbetering van de leefbaarheid in Vught) voldoende is om de maatschappelijke kosten (hogere kosten en het doorkruizen van een nationaal landschap) te rechtvaardigen. Let op: ook deze varianten binnen dit alternatief kunnen apart van de overige investeringen (aanleg van fietstunnels, voltooiën van de parallelstructuur, het verminderen van het aantal aansluitingen op de N65; en de aanleg van een ecologische verbinding bij Helvoirtse Broek) gerealiseerd worden.
- De kosten en baten binnen dit alternatief van de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen (conform alternatief 3) om de doorstroming en oversteekbaarheid nog verder te verbeteren.

Bij de aanleg van de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught zijn er mogelijk *efficiency winsten* te behalen als de werkzaamheden worden gecombineerd met de aanleg van de dive-under in Vught door ProRail. Bij het uitwerken van dit initiatief is het de moeite waard om *te onderzoeken* of:

- de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught gecombineerd kan worden met de realisatie van de dive-under door ProRail.

Alternatief 3 (zuidelijke rondweg): investeringskosten ca. €290 miljoen (inclusief BTW en opdrachtgeverkosten)

Een korte beschrijving

In dit alternatief wordt de N65 opgewaardeerd tot een regionale stroomweg met louter ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 100 km / u. Ongelijkvloerse kruisingen zorgen voor betere oversteekbaarheid voor scholieren en recreatief verkeer. Daarnaast wordt de N65 om Vught heen gelegd (ten zuiden) en wordt een aansluiting gerealiseerd met de A2. Bij het Helvoirtse Broek en ten zuiden van Vught worden ecologische verbindingen gerealiseerd. De totale investeringskosten bedragen ca. € 290 miljoen inclusief BTW en opdrachtgeverkosten (SSK-raming van Witteveen & Bos met een nauwkeurigheid van 50%).

De opbouw van de financieringsstrategie

- De *omvang van de investeringen* is groot. Dit alternatief lijkt dan ook alleen te realiseren met bijdragen uit het MIRT en de provinciale Wegeninfrastructuurfonds.
- De *verdeling van belangen* (gescoord op de 4 hoofddoelstellingen van het regionale 'programma van ambities'):

	Rijk	Prov	Vught	Haaren /O'wijk	Tilburg / Den Bosch	Natuur *
Verbindingen		✓	✓**	✓**		✓
Leefbaarheid			✓	✗		
Doorstroming	✓	✓	✓	✓	✓	
Ruimtelijke kwaliteit	○	✗	✓	✗	○	○/✗

* vanuit het oogmerk dat natuurbeheerders, w.o. Nationaal Landschap het Groene Woud, potentieel kunnen bijdragen aan het realiseren van het alternatief

** met uitzondering van het recreatieve verkeer dat het aantal oversteekplaatsen drastisch ziet verminderen.

- Het Rijk krijgt een robuuste schakel in het hoofdwegennet; een schakel die ook als volwaardige calamiteiten route kan dienen. De N65 zal voldoen aan de 'duurzaam veilig' norm.
- De Provincie krijgt ook een robuuste schakel in het hoofdwegennet en realiseert tegelijkertijd een belangrijke ecologische verbindingen tussen de Loonse- en Drunense duinen en Kampina. Deze ecologische verbinding zorgt ook voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Tegelijkertijd verliest de weg deels zijn huidige Napoleonse karakter, hetgeen ervaren kan worden als een verlies aan ruimtelijke kwaliteit. De zuidelijke rondweg gaat wel ten koste van nationaal landschap.
- Vught wint doordat een belangrijke doorsnijding van de gemeente wordt weggenomen. De verbinding tussen noord en zuid Vught wordt hersteld. Daarnaast zal de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit verbeteren. (De verbetering van de luchtkwaliteit zal slechts ten dele zijn doordat Vught tegen de A2 en de nieuwe (drukke) N65 blijft aanliggen.) De zuidelijke rondweg gaat wel ten koste van nationaal landschap ten zuiden van Vught en doorsnijdt de open verbinding van Vught met het buitengebied. De aanleg van een ecoduct ten zuiden van Vught kan dit verlies slechts ten dele compenseren.
- Voor Haaren en Oisterwijk verbetert de oversteekbaarheid van de N65 (door de ongelijkvloerse kruisingen). Beide gemeenten maken zich wel zorgen over de schaal van deze oplossing: past dat wel bij de woonkernen Helvoirt en de Esch? Is dit geen verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Ook de luchtkwaliteit en geluidsbelasting komen onder druk te staan door de toename in verkeer. Het minder aantal aansluitingen op de N65 maakt het lastiger om op de N65 te komen. Onduidelijk is of de aansluitingen op de N65 – via de parallel structuur – voldoende robuust zijn. De zuidelijke rondweg aan zich is wel interessant voor de gemeente Oisterwijk omdat dit mogelijk het doorgaande verkeer tussen Oisterwijk en Boxtel kan afdwingen.
- Tilburg en Den Bosch ervaren een verbeterde wederzijdse bereikbaarheid.
- Het Nationaal Landschap het Groene Woud krijgt twee ecologische verbindingen erbij.

Alternatief 3 (zuidelijke rondweg): forse bijdragen nodig uit het MIRT, het Wegeninfrastructuurfonds en van gemeenten

- Een *bijdrage van het Rijk* is onontbeerlijk voor het realiseren van dit alternatief. De kosten zijn te hoog om enkel gedragen te worden door de Regio. Een bijdrage van het Rijk is ook logisch doordat dit alternatief het Rijk de gewenste robuuste schakel en calamiteitenroute geeft in het hoofdwegennet. Dit alternatief maakt het logisch dat het Rijk eigenaar is en blijft van de N65. De vraag is of deze baat voor het Rijk opweegt tegen de kosten, wetende dat de beschikbare MIRT middelen schaars zijn en vraag naar deze middelen groot.
 - In dit alternatief kunnen ook reeds *toegezegde middelen van RWS, VROM en provincie* worden aangewend. Het betreft hier middelen voor de aanleg van een parallelstructuur in de gemeente Haaren en verbeteringen in de oversteekbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de gemeente Vught.
 - Ook *de Regio profiteert* van dit alternatief. De Provincie krijgt een robuustere verkeersverbinding erbij wat de ruimtelijk-economische kwaliteit kan verbeteren. De ecologische verbindingen zorgen voor een betere aansluiting tussen Loonse- en Drunense duinen en Kampina. De gemeenten profiteren bovenal van een betere oversteekbaarheid van de N65 en ontsluiting van de woonkernen.
 - Dit alternatief leent zich niet goed voor *een gefaseerde realisatie*. De voordelen voor de doorstroming, oversteekbaarheid en leefbaarheid worden alleen gerealiseerd bij een integrale realisatie van dit alternatief. *(Voorbeeld: het opwaarderen van de N65 tot aan Vught, maar het afzien van de zuidelijke rondweg zal onherroepelijk tot een opstopping van het verkeer in Vught leiden met alle consequenties voor de leefbaarheid en oversteekbaarheid van dien.)*
 - Dit alternatief biedt twee extra bekostigingsbronnen ten opzichte van alternatieven 1 en 2, namelijk: extra gemeentelijke belastinginkomsten en gebiedsontwikkeling.
 - De gemeente Vught heeft aangegeven in principe bereid te zijn de OZB belasting te verhogen bij een structurele oplossing voor de vierdeling van de gemeente. Alhoewel dit alternatief deze structurele oplossing biedt is het de huidige inschatting van het college van B&W dat een OZB verhoging in dit alternatief niet haalbaar is doordat Vught in dit alternatief ook wordt afgesloten van het buitengebied en het de nationale landschappen ten zuiden van Vught aantast.
 - De aanleg van de zuidelijke rondweg speelt ruimte vrij op en rondom de huidige N65 in Vught. Alhoewel een lokale ontsluitingsweg waarschijnlijk noodzakelijk blijft, is het mogelijk om een aantal nieuwbouwprojecten te realiseren op de vrijgevallen gronden. Ook kan de gemeente Vught mogelijke een stuk naar de nieuwe zuidelijke rondweg toegroeien. Deze nieuwbouwprojecten kunnen de gemeente extra inkomsten opleveren die ze kunnen gebruiken voor het realiseren van de zuidelijke rondweg. Op pagina 29 geven wij een inschatting van de opbrengstpotentie uit gebiedsontwikkeling, waarbij we sterk benadrukken dat het om een zeer grove inschatting gaat en gebiedsontwikkelingsprojecten traditioneel met grote onzekerheid zijn omgeven.
 - Daarnaast liggen bijdragen – gegeven eerder genoemde baten - voor de hand van:
 - De Provincie: Bestuursakkoordgelden, het 'Wegeninfrastructuurfonds', het Investeringsfonds 'Landschap van Allure', en het budget voor ecologische verbindingen
 - De gemeenten Haaren, Oisterwijk, Tilburg en Den Bosch
 - Natuurinstanties als het Nationaal Landschap het Groene Woud.
- De mogelijkheid om (Europese) doeluitkeringen aan te boren moet nader worden onderzocht. Dit alternatief leent zich in principe voor bekostiging vanuit het Europees Plattelandsontwikkelingsprogramma. Deze Europese middelen zijn echter vergeven tot 2013 en onduidelijk is of dit programma vervolg wordt.
- Dit alternatief leent zich goed om *via een integraal (DBFM) contract* in de markt te zetten. Economische meerwaarde van een PPS uitvoeringsvorm staat tegenover een (mogelijk) groter budgettair beslag gedurende de contractduur (doordat de kapitaalmarkt een risico-opslag op de rente rekent, die de Provincie meestal niet in rekening brengt).

Alternatief 3 (zuidelijke rondweg): de Regio kan het Rijk vragen 50% van de investeringskosten te dragen

Conclusie

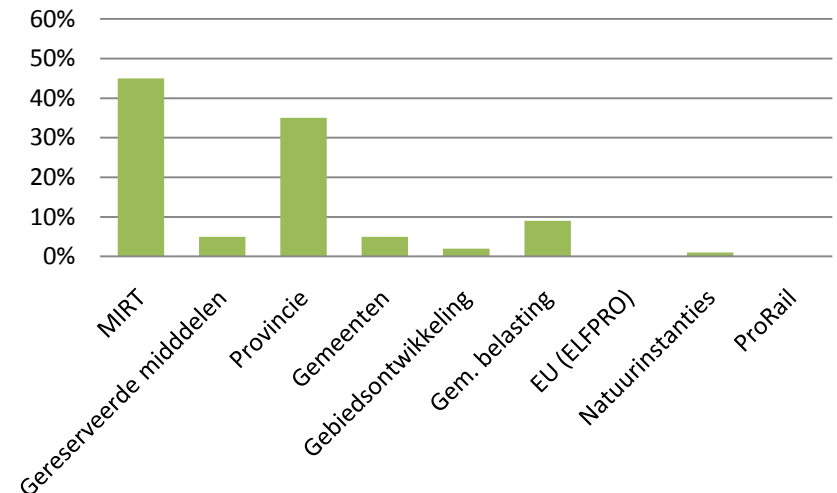
Alternatief 3 met de zuidelijke rondweg ziet de investeringskosten meer als verdubbelen ten opzichte van alternatief 2 (ca. €290 miljoen, inclusief BTW en opdrachtgeverkosten) en zal van alle partijen, maar met name Rijk, Provincie en de gemeente Vught hogere bijdragen aan de bekostiging vragen.

Het Rijk en de Provincie krijgen een robuuste schakel in het hoofdwegennet; een schakel die ook als volwaardige calamiteiten route kan dienen en voldoet aan de 'duurzaam veilig' norm. De Provincie krijgt ook een ecologische verbinding tussen de Loonse- en Drunense duinen en Kampina.

Vught wint doordat een belangrijke doorsnijding van de gemeente wordt weggenomen. Tilburg en Den Bosch profiteren van een betere wederzijdse bereikbaarheid. Voor Oisterwijk verbetert de verkeersontsluiting, hetgeen voor Haaren (nog) ongewis is. Beide gemeenten krijgen een robuuste oversteek erbij; de totale oversteekbaarheid verslechtert iets door de vermindering in het aantal oversteekplaatsen. Ook komt de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid onder druk te staan door de schaal van de oplossingen en de aantrekkende werking van een verbeterde N65 op het regionale verkeer.

Ook nu kan de Regio inzetten op een 50 / 50 verdeling tussen Regio en Rijk om te laten zien dat het de Regio menens is. Een 50% bijdragen aan de investeringskosten vanuit de Regio is haalbaar als (i) de Provincie bereid is om het Wegeninfrastructuurfonds, het fonds Landschap van Allure en de reservering voor gebiedsopgaven uit het Bestuursakkoord aan te spreken (voor een bedrag van ca. €100 miljoen); (ii) Vught bereid is om ook voor dit alternatief de OZB-tarieven te verhogen, een stukje gebiedsontwikkeling te doen, en haar reeds gereserveerde middelen inzet (voor een totaal bedrag van ca. €32 miljoen); en (iii) de overige gemeenten dezelfde bijdrage leveren als in Alternatief 2.

(Noot: Ambtelijk Vught heeft aangegeven dat het verhogen van de OZB tarieven in dit alternatief politiek niet haalbaar wordt geacht door de aantasting van de nationale landschappen en het verbreken van de open verbinding naar het Groene Woud ten zuiden van Vught.)



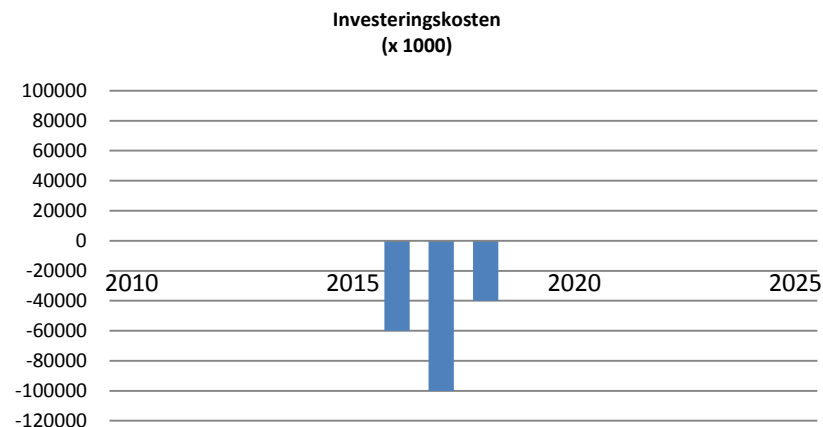
Alternatief 3 (zuidelijke rondweg): de financiering van de investeringskosten is mogelijk zodra Rijk en provincie middelen daadwerkelijk committeren

Indien de MIRT of Wegeninfrastructuurfonds gelden pas later beschikbaar komen en de Regio wil de investeringen nu al realiseren, dan kunnen de investeringen 'gefinancierd' worden door de provincie. Dit brengt natuurlijk wel rentelasten met zich mee. Ook kan private financiering worden aangetrokken indien de investeringen in een publiekprivate samenwerkingsvorm in de markt wordt gezet.

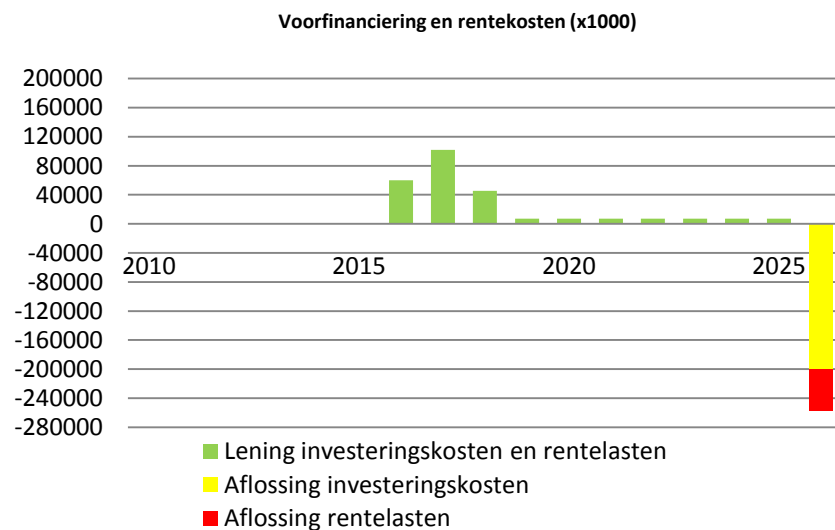
We geven hiernaast een vereenvoudigde weergave van de financiering weer. De bovenste diagram visualiseert de investeringskosten. Indien we gemakshalve even veronderstellen dat deze kosten louter en alleen bekostigd worden uit het MIRT en het Wegeninfrastructuurfonds en deze middelen in 2026 beschikbaar komen (de gele staaf in de onderste diagram), dan betekent dit dat de Regio tot die tijd de investeringkosten en rentelasten moet financieren (de groene staven).

In het voorbeeld is uitgegaan van een beleggingsrendement voor de Provincie van 3,5%; bij private financiering ligt deze rentevoet een stuk hoger doordat een (hogere) risicoprovisie in rekening wordt gebracht.

Indien de realisatie van dit alternatief later plaatsvindt en de beschikbaarheid van de MIRT en Wegeninfrastructuurgelden gelijk blijft, dan zullen de rentelasten natuurlijk kleiner worden.



■ Investeringskosten



Alternatief 3(zuidelijke rondweg):conclusies en onderzoeksvragen

Conclusie

Dit alternatief kent twee uitdagingen: de kosten en de doorsnijding van een nationaal landschap.

- De hoge kosten vragen een bijdrage uit het MIRT. De MIRT gelden zijn echter volledig gecommitteerd tot aan 2020. Ook voor de jaren daarna heeft de N65 te maken met stevige concurrentie van andere projecten (w.o. de A58). De Regio zal het Rijk dus moeten overtuigen van de 'relatieve' nut en noodzaak van de beoogde investeringen. De vraag is of het onderstrepen van de Rijksbelangen alleen daarvoor voldoende is of dat 'meer' nodig is. Wat dat 'meer' is kan, samen met het Rijk, onderzocht worden. Denklijnen kunnen zijn:
 - in te zetten op een (tweede) weg van de toekomst (bijvoorbeeld door combineren van elektronisch verkeersmanagement met duurzaamheid);
 - de projectscope te vergroten en een integrale (investering- en beheer) oplossing aan te dragen voor het gehele wegennet, dus ook de A2, A58, A59 en N261.
- De hoge kosten vragen ook extra aandacht voor de MIRT voorwaarden (zoals vastgelegd in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds), namelijk dat het Rijk alleen kan bijdragen aan de investering:
 - met inachtneming van soberheid en doelmatigheid,
 - voor de meest kosteneffectieve variant, en
 - niet de kosten die redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht

Aan de soberheid en doelmatigheid voorwaarde wordt in principe in invulling gegeven door vanuit het Rijk te sturen op de vormgeving van investeringen binnen de 'wettelijke vereisten'. Alle 'bovenwettelijke maatregelen' die een Regio eventueel wil, mag de Regio dan zelf betalen. Tot op heden heeft dit principe weliswaar als richtsnoer gediend voor Rijksbijdragen aan (regionale) investeringen, maar is het Rijk niet heel strikt geweest in haar toepassing. De verwachting binnen het Ministerie van infrastructuur en Milieu is dat dit Kabinet dit principe strenger zal toepassen.

- Daarnaast kan onderzocht worden of een groter deel van het provinciaal woningbouwprogramma naar het N65 gebied getrokken kan worden om extra inkomsten uit gebiedsontwikkeling te kunnen realiseren.
- Daarnaast dient nader onderzocht te worden of de maatschappelijke baat (verbetering van de leefbaarheid in Vught) voldoende is om de maatschappelijke kosten (het doorkruisen van een nationaal landschap) te rechtvaardigen.

Alternatief 3(zuidelijke rondweg): potentie voor gebiedsontwikkeling?

Inleiding

De gemeente Vught ambieert om de ondertunneling van de N65 deels te bekostigen uit het ontwikkelen van het gebied boven de tunnelbak. Ook de aanleg van zuidelijke rondweg speelt grond vrij in het centrum van Vught doordat de huidige weg binnen Vught wordt afgewaardeerd tot lokale ontsluitingsweg. De gemeente overweegt ook om in de variant van de zuidelijke rondweg 'naar de nieuwe N65' toe te groeien. Wij hebben op de achterkant van een envelop uitgerekend wat de verdien capaciteit van deze potentiële gebiedsontwikkelingen voor de gemeente Vught is.

Uitkomst

Onze berekeningen tonen een verdien capaciteit uit gebiedsontwikkeling (indien deze nu gerealiseerd worden) van:

- ca. € 6,5 - €11 miljoen voor het gebied te zuiden van Vught
- ca. € 2,5 - €4,5 miljoen voor het centrum van Vught

Het merendeel van de gronden is echter niet in eigendom van de gemeente. Dit betekent dat de gronden alleen in samenspraak met de huidige grondbezitters kan worden ontwikkeld. Alhoewel de gemeente een sterke troef in handen heeft – zonder haar toestemming wordt er helemaal niets ontwikkeld – betekent dit wel dat de gemeente de verdienpotentie van deze gebieden moet delen. Wanneer enkel gekeken wordt naar de gebieden die 100% in eigendom zijn van de gemeente, bedraagt de berekende potentiële opbrengst uit gebiedsontwikkeling ca. € 1,5 - €2,5 miljoen. Indien we veronderstellen dat de gemeente 25% van de verdien capaciteit van de gronden in particulier eigendom kan afromen*, dan is het verdienpotentieel voor de gemeente € 3 - €6 miljoen. Dit is lager dan de €10 miljoen uit gebiedsontwikkeling die de gemeente Vught nu heeft voorgesteld. Dat wil niet zeggen dat het voorstel van de gemeente niet kan maar wel dat de gemeente een groter of ander bouwprogramma moet ontwikkelen dan waar nu op de achterkant van een envelop mee is gerekend.

*Afromen zou kunnen door bovenstaande troef te spelen in het overleg / de onderhandelingen met de grondbezitters: zonder instemming van de gemeente is er geen gebiedsontwikkeling en zijn dus helemaal geen inkomsten voor de grondbezitters. Het percentage dat kan worden afgeroomd is afhankelijk van de onderhandelingspositie van de gemeente (die mede afhankelijk zal zijn van de stand van de bestuurlijke discussie en het financiële plaatje).

Disclaimer

Bovenstaande inschatting is met grote mate van onzekerheid omgeven. De redenen zijn dat:

- het betreffen daadwerkelijk berekeningen op de achterkant van een envelop: we hebben een aantal gebieden geïdentificeerd waar er 'ruimte' is voor nieuwe woningbouw. We hebben deze gebieden gevuld met soortgelijke woningen als in de directe omgeving van deze gebieden te vinden zijn. We hebben daarbij gebruik gemaakt van eigen kengetallen om het aantal en de kosten van de woningen in te schatten en van een beperkt marktonderzoek op de website Funda.nl voor het bepalen van de verkoopprijs van de woningen;
- deze beoogde gebiedsontwikkeling alleen over een langere periode gerealiseerd kan worden;
- de vastgoedmarkt sterk reageert op macro-economische ontwikkelingen;
- de vastgoedmarkt herstellende is van een economische bubbel;
- het de vraag is of de gemeente een groot contingent aan woningen kan realiseren binnen de Provincie zonder dat dit ten koste gaat van andere nieuwbouwlocaties.
- De geïdentificeerde gebieden zijn niet allemaal in eigendom van de gemeente, de baten van potentiële gebiedsontwikkeling vallen daarom niet allemaal direct bij de gemeente.

Alternatief 3(zuidelijke rondweg): nieuwbouw op de volgende locaties?



Centrum- Helvoirtseweg



Centrum- Lekkerbeentjenlaan

Alternatief 3(zuidelijke rondweg): nieuwbouw op de volgende locaties?



Centrum – Rembrandtlaan
(ten oosten van het spoor (Eindhoven – Den Bosch))



Vught Zuid

Alternatief 3 (tunnel): investeringskosten ca. €580 miljoen (inclusief BTW en opdrachtgeverkosten)

Een korte beschrijving

Deze variant binnen alternatief 3 kent een ondertunneling van de N65 in Vught in plaats van een omlegging ten zuiden van Vught. De investeringskosten zijn navenant hoger: ca. € 580 miljoen inclusief BTW en opdrachtgeverkosten (SSK-raming van Witteveen & Bos met een nauwkeurigheid van 50%).

De opbouw van de financieringsstrategie

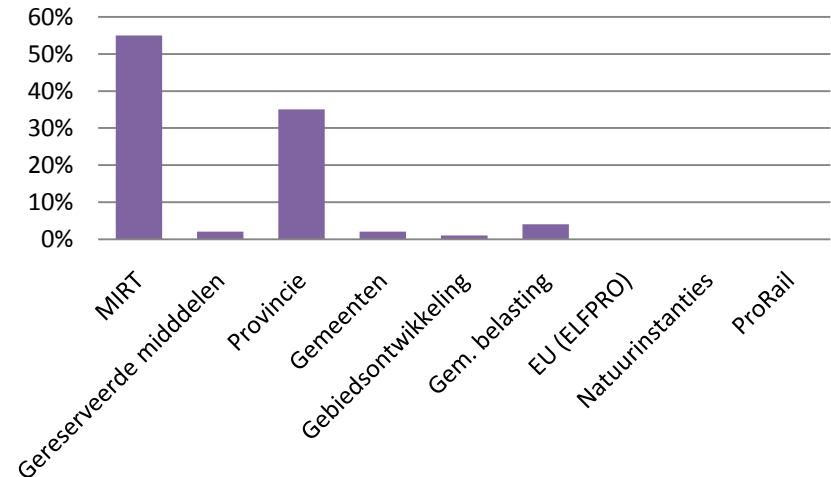
Deze variant binnen alternatief 3 kent grote gelijkenis met de aanleg van de zuidelijke rondweg. We concentreren ons in onderstaande beschrijving dan ook op de verschillen met de zuidelijke rondweg variant (om herhaling in de geschreven tekst te voorkomen).

De verdienpotentie uit gebiedsontwikkeling is wezenlijk kleiner bij ondertunneling dan in de zuidelijke rondweg variant. Dit komt omdat we verondersteld hebben:

- om niet 'op' de tunnelbak te bouwen. Wij begrijpen dat de bouwvoorschriften veel stringenter, en daarmee de bouwkosten veel hoger, zijn bij het bouwen op de tunnelbak.
- dat het gebied ten zuiden van Vught niet ontwikkeld wordt (gegeven dat dit gebied de status van nationaal landschap behoudt in deze variant).

Hier staat tegenover dat de gemeente Vught heeft aangegeven bereid te zijn de OZB belasting te verhogen om dit alternatief te helpen realiseren. Een eerste inschatting van de gemeente is een bijdrage van €25 miljoen van de gemeente Vught uit deze extra OZB inkomsten. Dit vraagt om een verhoging van het OZB tarief naar boven het gemiddelde van de 20 grootste steden in Nederland.

Indien we verder veronderstellen dat de overige gemeenten hun 'nominale' bijdrage constant houden ten opzichte van alternatief 2 en de Provincie haar 'relatieve' bijdrage constant houdt (en haar 'nominale' bijdrage dus verdubbelt tot ca. €200 miljoen), dan moet de Regio het Rijk minimaal om een bijdrage van 55% van de investeringskosten te vragen (oftewel ca. €320 miljoen).



Conclusie

De kosten vormen het voornaamste struikelblok voor dit alternatief. Een definitieve keuze voor dit alternatief vergt *nader onderzoek* naar:

- de mogelijkheid om de kosten te verlagen (om tegemoet te komen aan de beperkte omvang van beschikbaar middelen) en de soberheid- en doelmatigheidsdoelstelling van het MIRT;
- een innovatieve aanpak van de investeringen om het Rijk 'extra' redenen te geven om MIRT gelden te alloceren;

Alternatief 3(tunnel): potentie voor gebiedsontwikkeling?

Inleiding

We hebben ook voor deze variant binnen alternatief 3 - op de achterkant van een envelop – uitgerekend wat de verdien capaciteit voor de gemeente Vught is.

Uitkomst

Onze berekeningen tonen een verdien capaciteit uit gebiedsontwikkeling (indien deze nu gerealiseerd worden) van:

- ca. € 2,5 - €4,5 miljoen voor het centrum van Vught

Ook nu geldt weer dat het merendeel van de gronden niet in eigendom van de gemeente is. Wanneer enkel gekeken wordt naar de gebieden die 100% in eigendom zijn van de gemeente, bedraagt de berekende potentiële opbrengst uit gebiedsontwikkeling ca. € 1,5 - €2,5 miljoen. Indien we veronderstellen dat de gemeente 25% van de verdien capaciteit van de gronden in particulier eigendom kan afkomen dan is het verdien potentieel voor de gemeente € 2 - €3,5 miljoen.

Deze verdien potentie is kleiner dan bij de zuidelijke rondweg omdat we veronderstellen:

- om niet 'op' de tunnelbak te bouwen. Wij begrijpen dat de bouwvoorschriften veel stringenter, en daarmee de bouwkosten veel hoger, zijn bij het bouwen op de tunnelbak.
- dat het gebied ten zuiden van Vught niet ontwikkeld wordt (gegeven dat dit gebied de status van nationaal landschap behoudt in deze variant).

We plaatsen natuurlijk **dezelfde grote disclaimer** bij deze cijfers als in de variant met de zuidelijke rondweg op pagina 29.

Alternatief 3 (tunnel): nieuwbouw op de volgende locaties?



Centrum



Centrum – spoor (Eindhoven – Den Bosch)



Ten oosten van het spoor (Eindhoven – Den Bosch)

Tolheffing

Korte beschrijving

Tol kan op meerdere manieren worden geheven:

1. Voor het binnenrijden van een stad, stedelijk gebied of regio (zogenaamde '*Congestion Charging*')
2. Voor het directe gebruik van de weg (N65 tol),
3. Of voor het gebruik van de vernieuwde N65 én parallelle wegen (de zogenaamde versnellingsprijs).

Met de invoering van tol wordt beoogd aanvullende inkomsten te genereren om noodzakelijke uitbreidingen van wegen of kunstwerken (tunnels en bruggen) te bekostigen. Met het heffen van een zogenaamde 'versnellingsprijs' dient tol om private inkomsten te genereren waardoor projecten eerder kunnen worden gerealiseerd dan het geval is als de maatregelen gedekt moeten worden uit de reguliere publieke begrotingen.

Voorwaarden

Op dit moment is een tolheffing op de N65 juridisch niet haalbaar. De Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) beperkt de tolheffing tot nieuwe en verbrede wegen (artikel 22). De N65 voldoet niet aan deze eis. *Congestion Charging* en Versnellingsprijzen zijn in Nederland juridisch niet toegestaan.

Kansrijkheid

Sinds 2004 liggen voorstellen tot wijziging van de Wbm ten aanzien van het betalen voor mobiliteit voor in de Tweede Kamer. Het betreft vooral het introduceren van de versnellingsprijs. De behandeling van het wetsvoorstel ligt momenteel stil.

Het huidige kabinet heeft aangegeven in haar regeerperiode 'anders betalen voor mobiliteit' niet in te voeren.

Mogelijke omvang bijdrage

Vooralsnog niet relevant.

Gebiedsontwikkeling / grondexploitatie

Korte beschrijving

Voor zover gemeenten gronden bezitten waarvan de 'economische waarde' nog niet ten volle wordt benut, kan de ontwikkeling van deze gronden geld opleveren (de zogenaamde residuele grondwaarde) ter bekostiging van de maatregelen voor de N65 (omgeving).

Voorwaarden

Gebiedsontwikkelingen zijn zeer risicovol door de onzekere vraag naar bedrijventerreinen, kantoorruimte of woningen. Deze vraag wordt sterk beïnvloed door (macro)economische ontwikkelingen en concurrerende gebiedsontwikkelingen.

Kansrijkheid

Een eerste rondgang langs de gemeenten leverde geen gebieden op die de gemeenten nog kunnen en willen ontwikkelen. Uitzondering hierop vormen:

- de mogelijkheid van dubbelgrondgebruik bij de ondertunneling van de N65 in Vught; de reëel beschikbare ruimte voor bovengrondse vastgoedontwikkeling is evenwel beperkt doordat bouwen direct bovenop de tunnel duur is en er waarschijnlijk nog een lokale ontsluitingsweg nodig is;
- de uitbreiding van Vught ten zuiden van de gemeente (indien een zuidelijke rondweg om Vught heen wordt aangelegd)

Mogelijke omvang bijdrage

Een bijdrage uit grondexploitatie zal beperkt in omvang zijn: grootschalige gebiedsontwikkelingen binnen grootstedelijke gebieden (met dus relatief hoge grondprijzen) dragen maximaal 5 - 10% bij aan de bekostiging van de infrastructuur. De bijdrage aan de bekostiging van de N65 (omgeving) maatregelen zal waarschijnlijk lager zijn door het meer regionale karakter van het gebied.

Baatbelasting

Korte beschrijving

Gemeenten kunnen een baatbelasting heffen. Deze belasting is gebaseerd op de gedachte dat het redelijk is om een financiële bijdrage voor gemeentelijke voorzieningen op te leggen aan degenen die bij die voorziening gebaat zijn. Met de opbrengst van de baatbelasting worden de kosten van de betreffende voorzieningen gecompenseerd. Het betreft dus geen algemene belasting, maar een bestemmingsheffing.

Voorwaarden

Als de gemeente zou besluiten om een baatbelasting te gaan heffen, moet zij aan veel wettelijke voorwaarden voldoen. Zo moet de gemeente tijdig een bekostigingsbesluit vaststellen en de Verordening baatbelasting op tijd klaar hebben. Verder moet de gemeente aantonen dat een onroerende zaak gebaat is en dat zij alle gebate onroerende zaken in de heffing heeft betrokken. Voldoet de gemeente niet aan deze eisen, dan is belastingheffing in veel gevallen niet mogelijk.

Kansrijkheid

Afhankelijk van de scope van de maatregelen kan deze belasting worden toegepast; met name voor die maatregelen waarvan de baten duidelijk toe te rekenen zijn aan een bepaalde groep van onroerende goederen. Een tunnel is een voorbeeld van een dergelijke maatregel. Een gedegen (juridische) voorbereiding is voor het inzetten van dit instrument wel van groot belang.

Mogelijke omvang bijdrage

Voor de gemeente Vught zou baatbelasting een interessante optie kunnen zijn wanneer bijvoorbeeld alle rijksinfrastructuur buiten de gemeente wordt gelegd.

We hebben op de achterkant van een envelop de mogelijke omvang van de baatbelasting berekend voor de gemeente Vught.

- Er zijn momenteel 10.567 woningen en wooneenheden in Vught (www.vught.nl/node/236); niet-woningen hebben we niet meegenomen in deze berekening omdat aantallen ons niet bekend zijn.
- We gaan ervan uit dat alle woningen en wooneenheden baat hebben bij het verleggen van de rijksinfrastructuur.
- We hebben verondersteld dat elke woning en wooneenheid EUR 100 (prijspeil 2011) baatbelasting per jaar betaald voor een periode van 25 jaar.
- We veronderstellen dat de baatbelasting wordt geïndexeerd (2%).
- De netto contante waarde van de mogelijke baatbelasting inkomsten, *bij gelijkblijvend aantal woningen*, is dan ca. € 22 miljoen (bij een discontovoet van 4%).

OZB

Korte beschrijving

De Onroerend Zaak Belasting (OZB) wordt door een gemeente geheven aan onroerende zaak bezitters en gebruikers (exclusief woninggebruikers). De OZB wordt berekend over de WOZ waarde (wet waarde onroerende zaken) van het vastgoed in de betreffende gemeente. De gemeente kan de hoogte van het belastingtarief jaarlijks vaststellen, afhankelijk van de gewenste belastingopbrengst en de WOZ waarde.

De aanpak van de N65 kan middels de OZB op twee manieren tot extra inkomsten leiden:

1. Door een verhoogde WOZ-waarde: door het oplossen van de problemen die veroorzaakt worden door de N65 (scheiding van stadsdelen, overlast door opstopping, oversteekbaarheid, en dergelijke) wordt de woonomgeving rondom de N65 prettiger. Afhankelijk van de scope van de maatregelen, zal hierdoor in de verschillende gemeentes de WOZ-waarde van het vastgoed kunnen stijgen. Op die manier stijgen de OZB inkomsten bij een onveranderd tarief.
2. Door het verhogen van de OZB tarieven. De gemeentes kunnen de tarieven verhogen om de investeringskosten te dekken.

Kansrijkheid

- De stijging van OZB inkomsten middels een verhoogde WOZ waarde zal marginaal zijn omdat waarschijnlijk wordt geopteerd voor kleinschalige oplossingen en de woonkernen van Oisterwijk en Haaren niet direct aan de N65 liggen.
- Een verhoging van OZB tarieven moet door het college worden goedgekeurd, de kans daarop is gemeente afhankelijk. Wanneer de tarieven met het landelijke gemiddelde (gebaseerd op de 20 grootste steden in Nederland) wordt vergeleken, liggen de tarieven in de regio relatief laag:

Den Bosch	Woningen/woonruimten	Niet-woningen/bedrijfsruimten
eigenaren	0,0852	0,2254
gebruiker	n.v.t.	0,1806
Vught		
eigenaren	0,1006	0,1906
gebruiker	n.v.t.	0,1512
Tilburg		
eigenaren	0,0824	0,1626
gebruiker	n.v.t.	0,1283
Haaren		
eigenaren	0,0985	0,1583
gebruiker	n.v.t.	0,1183
Oisterwijk (2010)		
eigenaren	0,0845	0,0013
gebruiker	n.v.t.	0,0010
Gemiddeld		
eigenaren	0,0902	0,1476
gebruiker	n.v.t.	0,1159
Gemiddelde 20 grootste steden		
eigenaren	0,1031	0,2289
gebruiker	n.v.t.	0,1848
Gemiddeld Brabant 2010	0,0794	

Mogelijke omvang bijdrage

Wanneer de tarieven voor de gemeente Vught gelijk zouden worden gesteld aan het gemiddelde van de grootste steden levert dat zo'n 700.000 euro per jaar extra op. Over 25 jaar is dat, grof berekend en gecorrigeerd voor de tijdswaarde van geld, ongeveer 14,5 miljoen euro netto contant. (index 2%, discontovoet 4%). Deze extra opbrengsten komen vooral uit verhoging van de tarieven voor niet woningen, de tarieven voor woningen liggen in Vught al vrij dicht op het gemiddelde. Deze inschatting van de verdien capaciteit is lager dan de €25 miljoen extra OZB inkomsten die de gemeente Vught nu heeft voorgesteld. Dat wil niet zeggen dat het voorstel van de gemeente niet kan maar wel dat de gemeente een OZB tarief moet instellen die hoger ligt dan het gemiddelde van de 20 grootste steden in Nederland.

Bestuursakkoord / Agenda van Brabant

Korte beschrijving

De provincie heeft recentelijk de Agenda van Brabant geformuleerd. Deze agenda is voortgekomen uit een kerntakendiscussie binnen de provincie. Speerpunten in de agenda zijn ruimtelijke ordening, mobiliteit en economie. De agenda wordt ook gebruikt om de vrijgekomen middelen door de verkoop van het provincie aandeel in Essent te alloceren.

Onderdeel van de agenda is o.a. een nieuw Wegeninfrastructuurfonds van €750 miljoen, en investeringsagenda 'Landschappen van allure' van €56 miljoen.

Het nieuwe Bestuursakkoord van de Provincie heeft de Agenda van Brabant tot richtsnoer verklaart voor het beleid van de Gedeputeerde Staten. Bovendien trekt het Bestuursakkoord een extra €40 miljoen uit als provinciale bijdrage in de komende bestuursperiode aan het realiseren van 9 regionale gebiedsopgaven w.o. de N65.

Voorwaarden

De voorwaarden voor de besteding van middelen uit het Wegeninfrastructuurfonds worden het komende half jaar uitgewerkt.

De investeringsagenda 'Landschappen van allure' is nog in ontwikkeling. Het beoogt voornamelijk:

- de versterking van de landschappen 'Brabantse Wal, Het Groene Woud en De Maashorst
- de ruimtelijke kwaliteit van nieuwe ontwikkelingen in economie en infrastructuur in en rond bovengenoemde landschappen; en
- in verbreding en versterking van recreatie, toerisme en de plattelandseconomie.

Van het €56 miljoen budget van 'landschappen van allure' is bij benadering 1/3 beschikbaar voor 'Het Groene Woud'. Binnen 'Het Groene Woud' worden 7 deelopgaven onderscheiden, die allemaal geld zouden moeten krijgen. Zouden alle opgaven hetzelfde krijgen, dan is de bijdrage aan de 'groene doelen' gekoppeld aan de N65 hooguit enkele miljoenen.

Kansrijkheid

In zijn algemeenheid lijken de overwogen maatregelen voor de N65 (omgeving) binnen de Agenda van Brabant te kunnen vallen. Tegelijkertijd zijn de exacte voorwaarden voor de besteding van middelen (uit het Wegeninfrastructuurfonds) nog niet bekend.

Mogelijke omvang bijdrage

(Nog) niet bekend

Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer

Korte beschrijving

De BDU is een rijksuitkering die bedoeld is voor de (mede)bekostiging van de exploitatie van het regionale OV en voor regionale investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en mobiliteitsmanagement. De BDU wordt uitgekeerd aan decentrale overheden (provincies en een aantal stadsregio's).

Voorwaarden

Volgens de BDU reglementen van de provincie (tot 25 maart 2010, nieuwe regels nog niet bekend) stellen de Gedeputeerde Staten jaarlijks vóór 15 september een bestedingsplan vast ten behoeve van de besteding van onder meer de BDU-gelden voor het volgende uitkeringsjaar. Het bestedingsplan wordt vóór 1 februari van het uitkeringsjaar toegezonden aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Over projecten die voor de BDU gelden in aanmerking kunnen komen, staat in de cofinancieringsregels van de provincie Noord Brabant, artikel 2.1.1. Subsidieerbare kosten kleine infrastructurele projecten, het volgende:

"Bij de bepaling van de hoogte van het bedrag aan cofinanciering ten behoeve van infrastructurele projecten, als bedoeld in deze beleidsregels, komen in aanmerking de kosten van:

- a. werkzaamheden van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;*
- b. verwerving van een onroerende zaak voor zover door Gedeputeerde Staten aanvaardbaar en noodzakelijk geacht;*
- c. vergunningen en leges voor zover door Gedeputeerde Staten aanvaardbaar en noodzakelijk geacht;*
- d. materialen;*
- e. bijkomende voorzieningen nodig om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen, zoals verlichting, bebording, markeringen en bewegwijzering;*
-"*

Kansrijkheid

Voor de aanpak van de N65 zou in principe de BDU kunnen worden aangesproken. Hier zal de provincie niet happig op zal zijn omdat de N65 in principe een Rijksweg is. Daarnaast wordt 80% van de BDU gelden besteed aan de exploitatie van het OV. Dat deel komt dus niet in aanmerking om N65 maatregelen uit te betalen. Het resterende deel is bedoeld voor diverse (veelal) kleinschalige maatregelen (in ieder geval < 10 miljoen projectkosten). Over dat resterende deel maken de (5) GGA-regio's in Brabant jaarlijks afspraken op basis van Regionale Uitvoeringsprogramma. Als de GGA-regio Midden Brabant en/of de GGA-regio Den Bosch maatregelen aan de N65 uit dit regionale BDU-budget willen betalen, dan kan dat in principe (mits projectkosten dus < 10 miljoen) en mits men daar overeenstemming over bereikt met andere regionale partners binnen die regio's.

Mogelijke omvang bijdrage

De mogelijke bijdrage uit BDU gelden zal, gelet op bovenstaande, beperkt zijn.

De provincie verwacht de volgende rijksbijdragen voor verkeer en vervoer, waarvan dus 80% opgaat aan de exploitatie van OV.

	2011	2012	2013	2014
(x 1.000)	138.828	130.091	139.906	109.535

In de provinciebegroting is voor 2011 2x € 39 miljoen gereserveerd voor de doelstelling "Regionale bereikbaarheid provinciale wegen/bouwen", respectievelijk voor de exploitatie en (vervangings)investeringen.

Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)

Korte beschrijving

Het MIRT is een meerjaren begroting voor grote investeringen in het ruimtelijk fysieke domein. In het MIRT staan projecten en programma's waarbij sprake is van een ruimtelijke ingreep en waar de rijksoverheid direct financieel bij betrokken is. Doel van het MIRT is zorgen voor beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk fysieke domein; zoals bereikbaarheid, economische vitaliteit, woningtekort en -overschot, ecologische kwaliteit en capaciteit voor waterberging.

Voorwaarden

De Wet en het Besluit Infrastructuurfonds (artikel 9) bepalen dat provincie en gemeente *minimaal* €112 ½ miljoen moeten bijdragen aan de voorbereiding en bouw van regionale infrastructuur. Voor eventuele meerkosten kan – via het MIRT – voor 100% subsidie worden aangevraagd bij het Rijk. Het Rijk zet vaak in op een 50/50 verdeling van de investering.

De Wet en het Besluit Infrastructuurfonds bepalen dat het Rijk alleen kan bijdragen aan de investering onder de volgende drie voorwaarden:

1. Inachtneming van soberheid en doelmatigheid,
2. Voor de meest kosteneffectieve variant, en
3. Niet de kosten die redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht

Kansrijkheid

In het BO-MIRT najaar 2010 is reeds aangegeven dat een vervolg op de pilotstudy N65 niet vanzelfsprekend is, gezien het tekort aan rijksmiddelen. Omdat de N65 een Rijksweg zal de minimale bijdrage van €112 ½ miljoen van de Regio niet gelden.

Mogelijke omvang bijdrage

Onbekend.

Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)

Korte beschrijving

Deze doeluitkering is opgezet vanuit hetzelfde principe als de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer: de provincies beslissen zelf wanneer en hoe ze het geld besteden zolang ze voldoen aan de vooraf vastgestelde doelen. Met het ILG maakt de Rijksoverheid:

1. Duidelijke afspraken over hoeveel grond provincies moeten kopen voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).
2. Duidelijk hoeveel geld provincies van de Rijksoverheid krijgen, en hoeveel zij zelf moeten bijdragen om de natuurdoelen te halen;
3. Duidelijk of provincies zich aan hun taak houden via tussentijdse evaluatie.

Voorwaarden

De middelen zijn met name bestemd voor de aankoop van 272.000 ha grond tot 2020 (140.000 tot 2013) voor de EHS. Maar er dient ook 14.500 ha te worden gekocht voor recreatiegronden en hier moeten voorzieningen als fietspaden bij worden aangelegd.

Op grond van deze voorwaarden kan de aankoop van gronden met de bestemming recreatie en de aanleg van (bijbehorende) fietstunnels eventueel ook uit het ILG worden bekostigd. Dit is met name voor de problematiek rondom Helvoirt een interessante optie. Ook voor een eco-tunnel bij Helvoirt kan waarschijnlijk aanspraak worden gemaakt op dit budget, omdat de Helvoirtse broek als een Ecologische verbindingzone is aangemeld.

Mogelijke omvang bijdrage en kansrijkheid

De provincie Noord-Brabant beschikt voor de periode t/m 2013 in totaal over circa € 440 miljoen ILG-middelen voor onder meer natuur, water en landbouw.

Dit geld is allemaal besteed/gereserveerd en nieuw geld voor deze pot is niet erg waarschijnlijk.

(Het ILG budget is vanaf 2011 volledig gedecentraliseerd naar de provincies. Het is bovendien de intentie van het Rijk om het budget terug te brengen van €500 - €600 miljoen per jaar tot €200 miljoen per jaar voor Nederland als geheel. De beheerslasten van de bestaande natuurgebieden en het uitvoeren van Natura 2000 zal dit kleinere budget grotendeels opslokken. Door de bezuinigingsmaatregelen lijkt de kans op ILG subsidie voor nieuwe projecten erg klein.)

Ecologische Verbindingszones (EVZ)

Korte beschrijving

Ecologische verbindingzones zijn aangewezen gebieden ten behoeve van de ecologische samenhang van de EHS. Ondanks de rijksbezuiniging op het ILG heeft de provincie zelf middelen beschikbaar voor de aanleg en instandhouding van de EVZ.

Voorwaarden

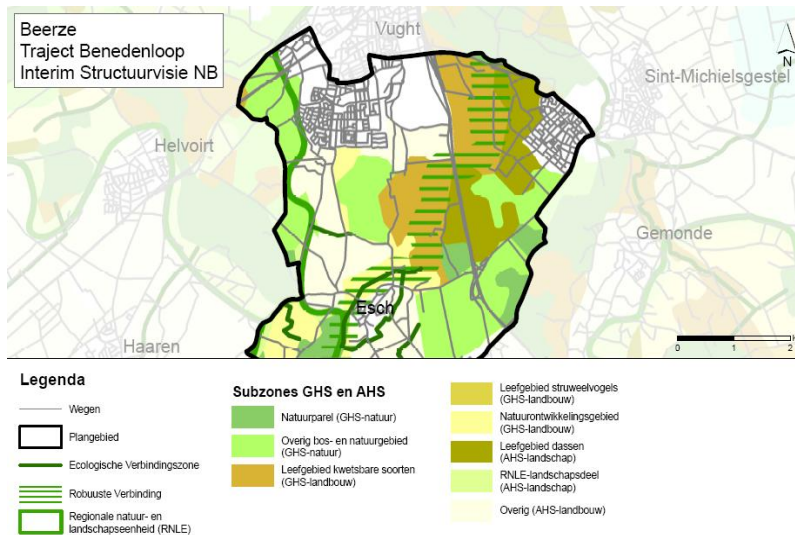
Er is budget gereserveerd voor gebieden op de 'kaart met EVZ's die rijksdoelen vertegenwoordigen.'

Kansrijkheid

Het gebied tussen Helvoirt en Vught staat op de kaart van de provincie Noord Brabant en maakt daarom kans op middelen uit het budget voor EVZ.

Mogelijke omvang bijdrage

De maximale bijdrage per hectare is EUR 40.950. Het totaal budget is door de bezuinigingen op het ILG 50% kleiner. Het is nog onduidelijk of de nieuwe subsidies een maximum bijdrage van €20.477 per hectare toekennen, of dat slechts 50% van de projecten doorgaan.



Waterschap De Dommel

Korte beschrijving

Het aanleggen van een fiets- en ecologische verbinding direct ten noorden van Helvoirt kan mogelijk gecombineerd worden met maatregelen om de waterhuishouding (w.o. het bekenstelsel) en waterbergingsfunctie van het gebied te verbeteren. Het combineren van werkzaamheden kan mogelijk kosten besparen.

Kansrijkheid

Het gebied functioneert volgens het waterschap De Dommel goed als waterbergingsgebied. Hier ligt momenteel geen investeringsopgave voor het waterschap.

Het gebied kent wel een verdrogingsopgave: de grondwaterspiegel is te laag om de natuur dat er zit te onderhouden. Het waterschap kan dit probleem nog niet oppakken omdat particulieren en agrarische bedrijven belangrijke delen van de gronden bezitten.

Het waterschap zou er dus gebaat zijn als dit gebied inderdaad een ecologische verbinding wordt. De investeringen die het dan moet plegen zijn echter klein. Het gaat er vooral om het water anders te laten verlopen en enkele gemalen te sluiten.

Mogelijke omvang bijdrage

Nader te bezien

Programma Hoogfrequent Spoor

Korte beschrijving

ProRail wil de spoorcapaciteit tussen Vught en Den Bosch vergroten door het aantal sporen te verdubbelen. Deze 4-sporigheid geldt vanaf het punt waar de spoorlijnen Tilburg – Den Bosch en Eindhoven – Den Bosch samen komen in Vught. Deze capaciteitsuitbreiding vraagt om een 'dive-under' in Vught (waar nu nog een gelijkvloerse overweg ligt).

Bij de aanleg van de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught zijn er mogelijk *efficiency winsten* te behalen als de werkzaamheden worden gecombineerd met de aanleg van de dive-under in Vught door ProRail. Bij het uitwerken van dit initiatief is het de moeite waard om te onderzoeken of de verdiepte ligging en overkluizing van de N65 in Vught gecombineerd kan worden met de realisatie van de dive-under door ProRail.

Voorwaarden

Het PHS programma volgt in principe een geheel eigenstandig traject en besluitvormingsproces. Een nauwe afstemming is noodzakelijk om de kans die het aanleggen van de ongelijkvloerse overweg biedt te benutten.

Kansrijkheid

Het combineren van werkzaamheden en het realiseren van kostenbesparingen is een reële mogelijkheid. De gemeente Vught is wel van mening dat de fysieke en technische inpassing van dit vierde spoor een complex inpassingvraagstuk vormt.

Mogelijke omvang bijdrage

Nog nader te bepalen (o.a. in overleg met ProRail)

Subsidieregeling Cultureel Erfgoed

Korte beschrijving

De subsidieregeling Cultureel Erfgoed is gericht op het in stand houden van het Brabantse erfgoed. De regeling beschrijft het provinciaal erfgoed- en museumbeleid aan de hand van negen onderdelen, daarvan zijn er vier mogelijk van toepassing op de omgeving van de N65:

(1) Ruimtelijk erfgoed: het in stand houden en/of herkenbaar maken van ruimtelijk erfgoed.

(5) Verhalen van Brabant: het vergaren van kennis, het overdragen en ontsluiten van onroerend, roerend, informatief en immaterieel erfgoed.

(6) Schatten van Brabant: stimulering van activiteiten die op een originele manier de betekenis van het verleden verbinden aan de actualiteit.

(8) Regionale geschiedbeoefening: ondersteuning van activiteiten, projecten en publicaties op het gebied van Noord-Brabantse geschiedbeoefening.

Voorwaarden

De voorwaarden zijn van 2009 en zijn per onderdeel anders, naast algemene voorwaarden over slechts 1 aanvraag per project en 1 aanvraag in de periode van de regeling (2009-2011).

Kansrijkheid

Het is erg afhankelijk van de uiteindelijke maatregelen of de N65 in aanmerking kan komen voor een dergelijke cultuursubsidie. Met name rondom de vierdeling van Vught kan deze invalshoek mogelijk interessante kansen bieden.

Mogelijke omvang bijdrage

Beperkt het maximum subsidiebedrag per aanvraag bedraagt voor onderdeel

(1) a. voor de ontwikkeling van restauratieplannen en/of haalbaarheidsonderzoek: € 20.000,--

b. voor instandhouding en/of herkenbaar maken: €100.000,--.

Echter: Het subsidie plafond van 2010 is bereikt, voor 2011 is nog niet bekend of er nieuwe gelden komen. Dat is nog afhankelijk van de uitkomst van de verkiezingen in maart.

Europees Landbouw Fonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO)

Korte beschrijving

Met de middelen uit het ELFPO wordt het Europese Plattelands Ontwikkelingsprogramma 2007-2013 (POP2) gefinancierd. Het POP richt zich op de kwaliteit van alle plattelandsgebieden in de EU, Nederland heeft 3 doelen:

1. het versterken van het concurrentievermogen van de land- en de bosbouw;
2. de verbetering van natuur en milieu door landbeheer;
3. het verhogen van (a) de leefkwaliteit op het platteland en (b) diversificatie van de plattelandseconomie.

Uitvoering van de POP2-maatregelen gebeurt op basis van de provinciale verordeningen en financiële regelingen van LNV (inmiddels EL&I).

Uit het POP programma van Noord Brabant zijn twee onderdelen relevant: de maatregelen voor de LEADER gebieden, en de maatregelen rondom het bevorderen van toerisme.

Voorwaarden

De voorwaarden lopen uiteen per onderdeel. De N65 loopt door het LEADER gebied de Meierij. Initiatieven die kans maken op subsidie voor deze gebieden kunnen o.a. betrekking hebben op leefbaarheid en het in stand houden van basisvoorzieningen, het behouden en benutten van cultureel erfgoed en het maken van slimme combinaties met natuur, recreatie en toerisme, het stimuleren van routeontwikkeling, professionalisering van ondernemerschap, ketenvorming, ontwikkeling van streekproducten en gebiedsbranding.

In de voorwaarden voor subsidies ten behoeven van het bevorderen van toerisme wordt niet alleen het Groene Woud als kerngebied aangemerkt, Artikel 6.6 noemt als subsidiabele kosten: *"b. aankoop, aanleg en verbetering, inclusief het opheffen van knelpunten voor de verbetering van de verkeersveiligheid, van lineaire recreatieve infrastructuur, waaronder in ieder geval begrepen fiets-, wandel- en ruiterpaden.."*

Kansrijkheid

De N65 loopt door een LEADER gebied, daarmee voldoet het in ieder geval aan de gebiedsvoorwaarde voor subsidie ten aanzien van LEADER gebieden. Afhankelijk van de scope van de maatregelen kan het project ook binnen de doelstelling van de LEADER subsidies vallen.

Het N65 project kan de ontsluiting van Het Groene Woud verbeteren, daarmee voldoet het aan de gebiedsvoorwaarde voor het onderdeel ter bevordering van toerisme. De ecologische tunnels en veilige fietsoversteekplaatsen bij Helvoirt lijken ook binnen het onderdeel Toerisme te passen. Aanvraag kan nog tot 1 januari 2014.

Mogelijke omvang bijdrage

GS heeft voor de periode 25 februari 2010 tot en met 31 dec 2013 EUR 1.158.000 (50% uit ELFPO, 50% van Provincie) beschikbaar gesteld voor het onderdeel Toerisme. Plafond per project varieert van 100.000 tot 500.000. Deze middelen zijn echter allemaal besteed. Het is onzeker en onduidelijk of dit Fonds na 2013 vervolg krijgt en in welke vorm.

Bestudeerde, maar niet relevante, subsidies

Trans-Europees Transportnetwerk (Ten-T)

De N65 maakt geen onderdeel uit van het Trans-Europees Transportnetwerk.

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)

Dit fonds dient twee doelstellingen: “regionaal concurrentievermogen en werkeloosheid” en “Europese territoriale samenwerking”. De maatregelen aan N65 (omgeving) dragen waarschijnlijk niet (voldoende) bij aan de eerste doelstelling om in aanmerking te komen voor dit fonds. Subsidie ten behoeven van de tweede doelstelling is alleen beschikbaar voor projecten die ten goede komen aan begunstigden uit ten minste twee landen; ook daar voldoet de N65 niet aan.

Europees Economisch Herstelplan

Dit plan is reeds uitgevoerd en wordt (voor zover wij kunnen overzien) niet verlengd.

Europees Fonds JESSICA

Middels dit fonds kan een lidstaat ervoor kiezen een deel van haar structuurfonds in te zetten als terugvorderbare investeringssteun (via JESSICA) aan projecten die onderdeel uitmaken van een geïntegreerd plan voor duurzame stadsontwikkeling. Voor zover bij ons bekend maakt Nederland geen gebruik van deze regeling. Daarnaast is het gericht op binnenstedelijke ontwikkelingen.

Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV III)

Deze Rijkssubsidiepot om de leefbaarheid en vitaliteit van steden en wijken te vergroten is volledig besteed en wordt niet aangevuld.

Overwegombouw programma ProRail

Dit programma is afgesloten (en betrof louter en alleen de ombouw van overwegen met een AKI-beveiliging naar een AHOB-beveiliging)

IDOP

Gemeentes konden tot 1 juni 2010 subsidie aanvragen bij de provincie Noord Brabant voor Integrale Dorp ontwikkelingsplannen ter verbetering van de leefbaarheid van dorpen, met een maximum bedrag van € 750.000.

Fonds Belvédère: (nationaal) Fonds Belvédère bestond tot 2010 voor inspirerende en voorbeeldstellende projecten die innovatieve oplossingen bieden voor zuinig ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De opvolger van het fonds (Cultureel Erfgoed) richt zich echter alleen op subsidies ter restauratie of instandhouding van beschermde rijksmonumenten. Dit staat los van de N65.

TOPPER-subsidie herstructurering bedrijventerreinen: deze subsidie is vervallen (en bovendien zijn er geen bestaande bedrijventerreinen die momenteel in de plannen worden meegenomen)

Geert Engelsman

*RebelGroup Advisory bv
Wijnhaven 3-0
3011 WG Rotterdam*

*T +31 (0)10 275 59 95
F +31 (0)10 275 59 99
M +31 (0)6 42 03 84 69*

*geert.engelsman@Rebelgroup.com
www.rebelgroup.com/advisory/nl*

REBEL