Op de eerste plaats bedanken wij u voor uw kerstwensen en de voorspoedige wensen voor 2024, die wij u uiteraard ook toewensen. Uw mail naar ons heeft niet de gebruikelijke directe weg gevonden vandaar de late beantwoording, waarvoor wij u onze excuses aanbieden.

Hierna geven wij uw 22 vragen zoals u ze heeft gerubriceerd weer en gaan wij erop in. Wij beperken ons in de beantwoording tot de technische kant van de vragen.

**Baten**

1. De TaskForce bericht uitvoerig over de kosten. Baten zijn echter ook niet onbelangrijk al is het een lastige materie. Maar er zijn zelfs geen indicatieve berekeningen uitgevoerd over baten. Waarom is dat?

**Antwoord**: Er zijn geen indicatieve berekeningen gemaakt over de baten omdat het geen onderzoeksvraag van de stuurgroep aan de Taskforce was.

1. In de vergelijkingen tussen alternatieven ontbreken de baten consequent. Het alternatief VKA+ geeft ongetwijfeld baten in de vorm van een betere verkeersafwikkeling zonder stoplichten. Maar de oude MKBA VKA+ was al negatief voor enkele tientallen miljoenen. Nu de kosten aanzienlijk zijn gestegen, zal de nieuwe VKA+ een aanzienlijk hoger negatief saldo tonen. Klopt dat?

**Antwoord**: Er is geen MKBA opgesteld en dus kunnen wij u geen antwoord geven op uw vraag.

1. Voortijdige sterfte door verkeersgerelateerd fijn stof doet de TaskForce af met de opmerking dat er geen normoverschrijdingen zijn volgens NSL/RIVM: dit gezondheidsbelang is zelfs niet erkent. Is de TaskForce misschien niet bekend met het feit dat zowel de Minister, de Gezondheidsraad en de WHO erkennen dat wonen langs een snelweg ongezond is met voortijdige sterfte en voorafgaande gezondheidsproblemen als gevolg?

**Antwoord**: Wij zijn daarmee bekend. Luchtkwaliteit is één van de benoemde redenen voor aanpak van de N65. Bij het beoordelen van de haalbaarheid van de oplossing wordt vervolgens getoetst aan de norm.

1. Is het de TaskForce ook ontgaan dat door nieuwe EU normen er nu al PM2.5 overschrijdingen zijn in alle drie normstelsels. En dat de Wet Milieubeheer dan onmiddellijk ingrijpen vereist waardoor de hele VKA+ investering van €262 Mio op de tocht staat?

**Antwoord**: In Europa wordt weliswaar gesproken over strengere normen, maar daarvan is nog geen sprake. Bovendien is, als er al een issue is, PM 2,5 een probleem vanwege de landbouw, niet voor verkeer. Zodra implementatie in wetgeving heeft plaatsgevonden wordt dit meegenomen bij de beoordeling van uitgevoerde onderzoeken.

**Verkeerscijfers**

1. Het verkeer over de Taalstraat met 6.000 auto’s is een onbenoemde factor in de analyses Zeef 1 van Goudappel. Betreft dat verkeer nu voornamelijk doorgaand verkeer of lokaal verkeer? Nu dat niet onderzocht is, kan de huidige prognose van het verkeer over de N65 zelf in het alternatief Zuidtangent een modelfout van mogelijk >50% bevatten! De prognose verkeer N65 geeft immers slechts iets boven 10.000 auto per dag aan. En het vermoeden is uitgesproken dat die Taalstraat met 6.000 auto’s goeddeels doorgaand verkeer betreft.

**Antwoord**: Er is niet geanalyseerd of het door u genoemde aantal motorvoertuigen doorgaand verkeer of lokaalverkeer betreft. Uw redeneerlijn met betrekking tot de foutmarge kunnen wij niet volgen.

1. Zijn er nog meer van dat soort serieuze denkfouten in de verkeerscijfers denkbaar? Bijv. het feit dat alle routeplanners aangeven dat het alternatief VKA+ zonder stoplichten de meest aantrekkelijke route wordt qua afstand en reistijd en RWS ook ooit heeft uitgesproken dat de N65 naar 100 km per uur moet?

**Antwoord**: Wij hebben het advies van Goudappel gevolgd om het BBMA2022-verkeersmodel te gebruiken voor de studies naar de verkeerseffecten. Het verkeersmodel is fijnmaziger en daardoor beter geschikt voor deze modelstudies. Vooral vanwege de ligging van de N65 in een stedelijke omgeving en de aanwezigheid van kruispunten in de referentiesituatie. Het BBMA2022-verkeersmodel is beter in staat om de effecten van ongelijkvloerse aansluitingen op de N65 in beeld te brengen.

De resultaten van de berekeningen geven een goede weergave van de verkeerseffecten.

**Kosten Zuidtangent**

1. Welke calculatiesysteem hanteerde HaskoningDHV in de kostenbijlage om uit te komen op €166.046,1 (2x1) of €204.598.305 (2x2). De standaard Bouwkostenkompas (BKK) of een andere eigen calculatiebron? Als een eigen calculatiebron is gehanteerd, lijkt een vergelijking met Bouwkostenkompas wenselijk.

**Antwoord**: Royal HaskoningDHV hanteert een eigen calculatiebron die veel verfijnder is dan het Bouwkostenkompas en in de praktijk een nauwkeuriger raming oplevert.

1. Als Bouwkostenkompas als calculatiebron is gebruikt, lijkt een verdere eenmalige indexering vanwege de extreme prijsontwikkeling van 25% (conform berekening PNB) overbodig want Bouwkostenkompas levert geïndexeerde cijfers tot en met 2023. Hoe zit dat precies?

**Antwoord**: De aanname dat Royal HaskoningDHV bouwplaatsenkompas als calculatiebron heeft gebruikt is niet correct. Zoals voorstaand aangegeven is een eigen calculatiebron gebruikt. De kostenramingen zijn gebaseerd op de eenheidsprijzen die bij de eerdere ramingen voor N65 zijn gebruikt om een goede vergelijking mogelijk te maken. Vervolgens zijn de prijzen geïndexeerd naar 2023. Daarin is dus ook de prijsontwikkeling vanwege de oorlog in Oekraïne meegenomen.

1. De totale indexatie van HaskoningDHV in de toelichting op noot 145 bedraagt 31,6% (3x2,4+25). Volgens Bouwkostenkompas is deze indexatie slechts 12,32% (138,8/123,57- 1=1,1232). Hoe zit dat precies?

**Antwoord**: Er is rekening gehouden met een standaard indexering van 2,2% per jaar, naast een eenmalig extra indexering van 25% die door de provincie Noord-Brabant is bepaald vanwege de specifieke prijsstijgingen in 2021 als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze kostenstijging is specifiek bepaald op basis van het uitgewerkte ontwerp van het VKA+ in het contract voor de N65 en daarmee veel meer gericht op het project dan dat een algemene index doet.

1. Er wordt een algemene opslagfactor gehanteerd van 2,27. Waar is die opslag op gebaseerd?

**Antwoord**: Deze basis ophoogfactor betreft de ophoogfactor om van directe bouwkosten te komen tot een totaalprijs en is gebaseerd op de eerdere kostenramingen van het VKA+ alternatief. Hierin zijn dan begrepen alle kosten voor: nader te detailleren, indirecte bouwkosten, algemene bouwplaats kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, engineeringskosten winst en risico, leges en heffingen, kabels en leidingen, verzekeringspremies en aanvullende onderzoeken.

1. De BTW is voor de provincie toch aftrekbaar! Waarom is dan die BTW als kostenfactor opgenomen? Scheelt 21% ofwel €27.211.572 (2x1) of €33.529.488 (2x2).

**Antwoord**: Provincie kan geen aanspraak maken op compensatie uit het Btw-compensatiefonds.

1. HaskoningDHV hanteert die basis ophoogfactor van 2,274 met als uitleg: “*Zie summary I61/D18), als in raming VKA+, ook al zitten er nu vermoedelijk geen vastgoedkosten meer in het werk. Daar tegenover staat dat de detaillering nu globaler is. Daarom is toch dezelfde factor gehanteerd.*” Waar vinden we die summary *I61/D18*?

**Antwoord**: De ophoogfactor waarnaar wordt verwezen is de verhouding tussen de (kale) directe bouwkosten en de totale kosten. Deze is in eerder opgestelde ramingen van het VKA+ gebruikt. In de kostennota (bijlage 7) wordt daarnaar verwezen maar is de eerder opgestelde berekening niet opgenomen. De verwijzing is bedoeld om aan te geven dat dezelfde verhouding is gehanteerd.

1. Bij toepassing van die basis ophoogfactor van 2,274 of de met inflatie opgehoogde ophoogfactor van 2,956 op het Subtotaal (excl. BTW) van € 50.060.022 bij N65 Raming Zuidtangent 2\*1 op maaiveld, blijkt dat de cijfers in de kostenbijlage op geen enkele manier sluiten met de Investeringskosten excl. BTW ad € 138.834.551. Hoe zit dat precies?

**Antwoord**: In het overzicht van de kostenraming voor bv. de Zuidtangent varianten is te zien (door het sommetje te maken) dat over civiele kosten (boven in de tabel) een factor 2,965 is gehanteerd tussen de ‘directe kosten benoemd’ en de ‘kosten’. Bij de vastgoedkosten (onder in die tabel) is de factor echter gereduceerd tot de factor 1,15. Daardoor is over het gehele bedrag gezien de ophoogfactor lager dan die 2,956.

1. Is bij de Zuidtangent die PHS-omkering spoor wel nodig? Dat scheelt veel geld en maakt het mogelijk vele jaren eerder een goede N65 oplossing te realiseren zonder kostbare tijdelijk maatregelen. Klopt dat?

**Antwoord**: Zonder de omkering van de N65 met het spoor is de verdiepte ligging van het spoor niet te realiseren en blijft het spoor op maaiveld gesitueerd. Daarnaast blijft de N65 binnen het alternatief Zuidtangent een verkeersfunctie houden.

1. Waarom zijn er aansluitingen op locale wegen voorzien bij de Zuidtangent? Het evidente gevolg is dat lokaal verkeer de Zuidtangent gaat gebruiken en een veel duurdere 2x2 weg nodig is. Waarom is dat?

**Antwoord**: Bij bestudering van het alternatief Zuidtangent constateerden wij dat alleen de Molenstraat vanuit het onderliggend wegennet met een ongelijkvloerse kruising op het alternatief Zuidtangent was aangesloten. Wij hebben deze constatering aan de Stichting Comité N65 voorgelegd, waarbij werd aangegeven dat een ongelijkvloerse kruising bij de Esscheweg te overwegen was. Dit was de aanleiding om deze in het alternatieve plan van de Zuidtangent op te nemen.

1. Waarom zijn de kosten herinrichting N65 geheel toegerekend aan de Zuidtangent? Die herinrichting kan immers ook aanzienlijke baten levert opleveren. Gebiedsontwikkeling wordt dan mogelijk op de huidige N65 van circa 100 meter breed incl. fietspaden Circa 25 meter is nodig voor de nieuwe weg + fietspaden en maximaal 75 meter kan benut worden voor gebiedsontwikkeling. Waarom is dat nagelaten? Kan zomaar €66.236.67 schelen.

**Antwoord**: In het alternatief zoals aangeleverd en beschreven wordt de bestaande N65 aangepast en zijn de daarvoor te maken kosten in de raming opgenomen.

Voor wat betreft de opbrengsten door gebiedsontwikkeling is dat niet nagelaten maar was het geen onderzoeksvraag van de stuurgroep aan de Taskforce.

**Kosten (boor)tunnels**

1. Volgens het advies aan de Stuurgroep staan de voordelen van een tunneloplossing in Vught en Helvoirt in geen verhouding tot het benodigde budget van deze oplossing van circa € 800 mln, waarvan 713 miljoen incl. BTW voor de twee boortunnels sec van 914 meter respectievelijk 922 meter. En concludeert dat verdere inzet op een tunnelalternatief daardoor niet reëel is. Drie vragen:
2. Waarom is ook geen graaftunnel gecalculeerd? Het eindresultaat is identiek alleen de bouwtechniek verschilt en mogelijk ook de bouwkosten. En in het kader van deze vraag, waarom is de Lunettentunnel niet meegenomen als reëel alternatief waarvan de kosten beduidend lager liggen? Zie dit IGG document

**Antwoord**: In de opdracht van de stuurgroep aan de Taskforce is een drietal alternatieven genoemd om te onderzoeken, waaronder de tunnel. De door de omgeving aangedragen Parkweg65 is aan de alternatieven toegevoegd en ook beschouwd. Vanuit de informatiegroep, die kennis heeft van de opdracht aan de Taskforce, is over het toevoegen van varianten aan het tunnelalternatief geen aanwijzing gekomen.

1. Klopt die berekende €713,343,090 van de boortunnels? In het document Beschrijving alternatieven staat dat de boortunnel bij Vught een lengte heeft van 1700 meter voor het gesloten deel en toeritten van 2 x 130 meter. Voor de boortunnel bij Helvoirt staat dat de lengte voor het gesloten deel 1300 meter is en de toeritten 2 x 130 meter. Echter, in de kostenbijlage wordt gerekend dat de boortunnel voor Helvoirt een lengte zou hebben van eveneens 1700 meter (1292 + 382) voor het gesloten deel en de tunnelmonden een totale lengte van 540 meter (dus 2 x 270 meter). Deze cijfers zijn tegenstrijdig dat betekent dat de kosten van de boortunnel voor Helvoirt omlaag gaan. Wat zijn de bijgestelde kosten? Graag opnieuw een berekening.

**Antwoord**: In de kostenraming is voor beide tunnels nauwkeuriger de lengte bepaald op basis van een globaal ontworpen lengteprofiel voor beide tunnels, waaruit bleek dat voor beide tunnels met een gesloten gedeelte van (afgerond) 1700 m gerekend moet worden.

1. Het belangrijkste voordeel van een (boor)tunnel t.o.v. van VKA+ is geen verkeer gerelateerde luchtverontreiniging en lawaai. Volgens de MKBA-regels van het ministerie IenM wordt de waarde van een verloren levensjaar op €50.000-€110.000 geschat. En het gaat om heel veel levensjaren! Daarmee zou dat verschil van €451.709,463 tussen VKA+ en een (boor)tunneloplossing heel goed terugverdiend kunnen worden. Waarom zijn die voordelen van een (boor)tunneloplossing niet gekwantificeerd via de bekende Dalys en Volys?

**Antwoord**: Er zijn geen berekeningen gemaakt over de baten omdat het geen onderzoeksvraag van de stuurgroep aan de Taskforce was.

1. De bouwkosten van een (boor)tunneloplossing kunnen op diverse manieren geverifieerd worden. De tijd maar ook het geld ontbreekt ons om een geheel nieuwe calculatie te maken. Maar op twee manieren kan makkelijk geverifieerd worden of die €713,343,090 incl. BTW voor een (boor)tunneloplossing reëel is. De ene manier is om alleen de laagste twee, € 158.631.000 en € 199.916.200 van de oude RAInfra calculaties van de gemeente Vught uit 2020 erbij te pakken. Zie hieronder waarom de hoogste van € 412.000.000 niet meegenomen mag worden. Verhoog vervolgens die laagste twee met de bouwkostenindex van 12,32% (=138,8/123,57-1). Dat is heel andere koek dan de 31,6% die HaskoningDHV in noot 145 berekende. De andere manier is om de concurrerende IGG calculaties uit die periode er bij te pakken en te verhogen met dezelfde index van 12,32%. Is die €713,343,090 incl. BTW wel reëel?

**Antwoord**: De kosten van het tunnelconcept zijn door RHDHV zelfstandig, zonder te vergelijken met andere berekeningen, berekend. De kostenramingsaanpak van RHDHV is naar onze mening robuust en reëel.

1. RA-Infra tunnel calculaties: Over die oude RAInfra calculaties van de gemeente Vught uit 2020 loopt een WOO procedure bij de RvS omdat die destijds in een week tijd omhoogschoten van € 158.631.000 met een tussenstapje van € 199.916.200 naar € 412.000.000, incl. BTW voor een tunnel van 1.700 m (1.300 m gesloten en 2 x 200 m toeritten). Met dat hoge bedrag, veroorzaakt door een truc met zijwaarts invoegende aansluitingen, wist wethouder van Woesik destijds de Raad mee te krijgen toch VKA+ te accepteren. Het lijkt er op dat de geschiedenis zich herhaalt, nu wederom een hoog bedrag van €713,343,090 wordt ingezet om de Raad opnieuw mee te krijgen met een hernieuwd VKA+. Hopelijk stoot de gemeenteraad zich niet twee keer aan dezelfde hen voorgehouden steen. En deze keer dus bewust!

Als we die truc van € 412.000.000 daarom buiten beschouwing laten en de prijsindex van 12,32% tot en met 2023 toepassen op beide andere calculaties, worden de kostprijzen van twee autotunnels incl. BTW € 356.364.535 (€ 158.631.000 x2x1,1232) dan wel € 449.091.751 (€ 199.916.200 x2x1,1232) . Aanzienlijk minder dan de TaskForcecalculatie met €713,343,090 incl. BTW. Vraag is waarom de TaskForce zoveel hoger uitkomt?

**Antwoord**: De kosten van het tunnelconcept zijn door RHDHV zelfstandig, zonder te vergelijken met andere berekeningen, berekend. De kostenramingsaanpak van RHDHV is naar onze mening robuust en reëel.

1. IGG-tunnel calculaties: De andere en meest transparante manier is de vergelijking met de kosten zoals die begroot zijn in dit IGG document die op ons verzoek indertijd speciaal opgesteld zijn door dit gespecialiseerde kostenbureau.

**Optie A.** Als de IGG-optie A Volverdiept van 1.570 meter wordt verhoogd met dezelfde index van 12,32%, resulteert voor twee graaftunnels een bedrag incl. BTW van 2x€147 x 1,1232 =€330,22 Mio.

**Optie B.** Een meer specifieke calculatie incl. BTW voor Vught en Helvoirt treft u in bijlage A en komt neer op €297 mln voor Vught en €235 mln voor Helvoirt, in totaal € 532 mln.

**Optie C.** Een specifieke calculatie voor Lunettentunnels incl. BTW in Vught en Helvoirt

treft u in bijlage B en komt neer op €192 mln en €150 mln, in totaal € 342 mln. Door een tunnel minder verdiept aan te leggen ontstaan immers aanzienlijke kostenvoordelen met geen of weinig nadelen. Waarom is de TaskForce aan die optie voorbijgegaan?

**Antwoord**: In de opdracht van de stuurgroep aan de Taskforce is een drietal alternatieven genoemd om te onderzoeken, waaronder de tunnel. Vanuit de informatiegroep, die kennis heeft van de opdracht aan de Taskforce, is over het toevoegen van varianten aan het tunnelalternatief geen aanwijzing gekomen.

1. Alle opties kosten aanzienlijk minder, zeg een kleine 30%, dan de VKA+ van €713,343,090 incl. BTW. Vraag is wederom waarom de TaskForce zoveel hoger uitkomt.

**Antwoord**: Voor de beantwoording verwijzen wij u naar de eerder hierover gegeven antwoorden.

1. Tot slot volgt de hamvraag. De Taskforce concludeert dat verdere inzet op een tunnelalternatief niet reëel is vanwege het overheidsbudget. Maar ontkent niet dat verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en lawaai het belangrijkste voordeel van een (boor)tunnel is t.o.v. van VKA+. Het is goed gebruik in Nederland als in de voortdurende strijd om begrotingsgelden een wegproject budgettair niet haalbaar is, om private fondsen te werven via tolheffing. Laatstelijk nog de Blankenburgverbinding en eerder bijv. de Kiltunnel en Westerscheldetunnel, Er zijn ontwikkelingen die een privaat gefinancierde tunnel nu zonder meer haalbaar maken. Allereerst dalen de rentes op de kapitaalmarkten nu weer. De techniek laat nu ook toe om tol te heffen zonder tolhuisjes. Uit een summiere business case blijkt zelfs dat een tunnelinvestering van €713,343,090 incl. BTW zonder meer privaat gefinancierd kan worden. Daarbij zijn Vughtse ingezetenen en buitenlandse (vracht) auto’s vrijgesteld van tolheffing. Waarom heeft de TaskForce dit beste alternatief niet willen onderzoeken? Scheelt in ieder geval de BTW ad €123.803.346. Waarom zijn bij de kosten herinrichting N65 de baten uit gebiedsontwikkeling niet meegenomen? Kan zomaar €66.236.67 schelen.

**Antwoord**: Er zijn geen berekeningen gemaakt over de baten omdat het geen onderzoeksvraag van de stuurgroep aan de Taskforce was. Overigens is u eerder over tolheffing aangegeven (mail van 25 april en 4 mei 2023) dat het niet in de lijn ligt om voor de N65 voor tolheffing als financieringsbron te kiezen. Met ingang van 2030 worden de nog bestaande tol-tracés vervangen door Betalen naar Gebruik. U mag er daarbij niet van uitgaan dat Betalen Naar Gebruik als financieringsbron kan worden gebruikt omdat dit per saldo geen extra inkomsten mag genereren. Het leidt feitelijk tot een wijziging van de heffing op autobezit naar autogebruik (in kilometers/jaar) voor zowel elektrische als fossiele auto’s. De inkomsten van betalen naar gebruik komen primair terecht bij het Ministerie van Financiën en niet bij het Ministerie van I en W.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Vught,

|  |  |
| --- | --- |
| de secretaris,  W.F.F. Keijzers | de burgemeester,  R.J. van de Mortel |