

Gemeente Vught
T.a.v. René Papavoine
Postbus 10100
5260 GA VUGHT

datum	12 mei	contactpersoon	Sander Zondervan
ons kenmerk	0485214.100	telefoonnummer	+31 6 20 42 56 68
uw brief van	30 maart 2023	e-mail	Sander.Zondervan@Anteagroup.nl
uw kenmerk			
projectnummer	0485214.100		
project	N65 Stuurgroep advies		
betreft	Aanbieding coördinatie en advies 04		

Geachte heer Papavoine, beste René

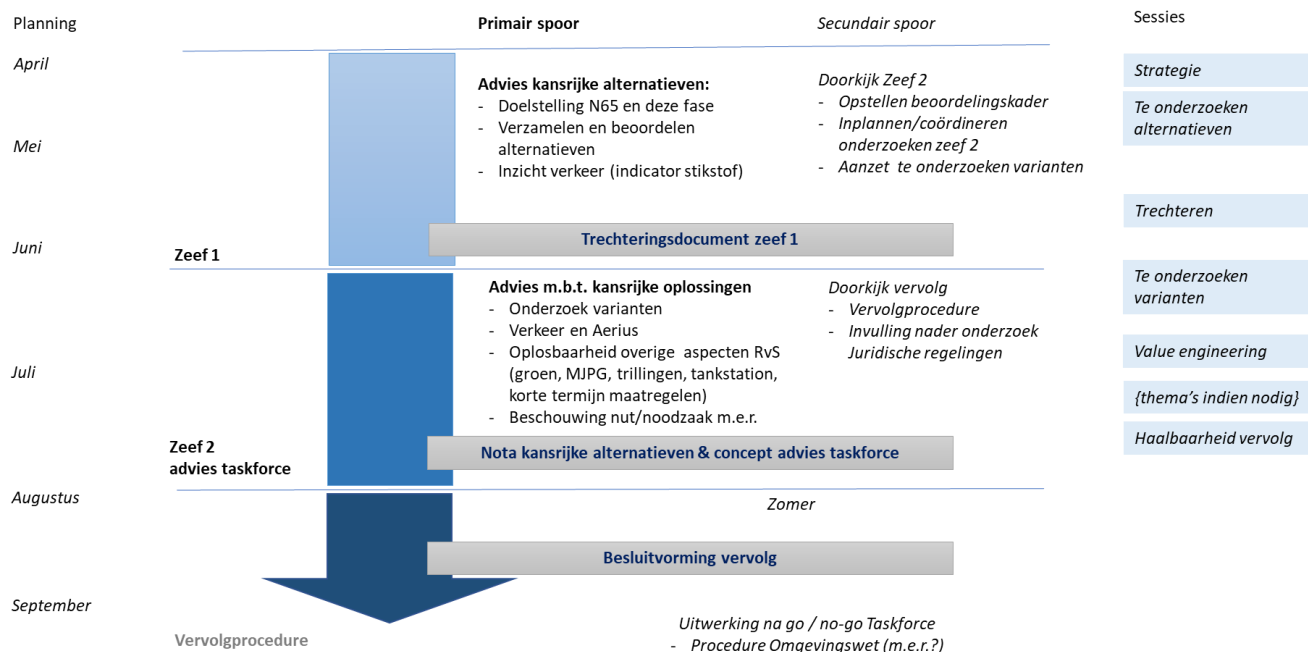
Hartelijk dank voor uw vraag per e-mail op 8 maart j.l. om de coördinatie te verzorgen van een advies aan de Stuurgroep N65 nu de Raad van State het bestemmingsplan voor de N65 heeft vernietigd. In de opdrachtformulering Task Force Vervolg N65 zijn de elementen opgenomen die behandeld moeten worden om te komen tot een advies over de haalbaarheid van een vervolg voor de reconstructie van de N65.

U zoekt in ons een partij die een coördinerende en regisserende rol speelt bij de verschillende onderzoeken en bij het opstellen van het advies. Ondanks dat 'coördinatie' centraal staat in de vraagstelling is ons evident dat het inhoudelijk verbinden van de vraagstukken, met kennis van de voorgeschiedenis, de gevoeligheden, maar ook van ontwerpaspecten, maatgevende details van o.a. verkeer(smodellering) en Aeries en de knoppen om aan te draaien essentieel zijn om deze opgave tot een gedegen advies te maken en de kansrijkheid van een vervolg te vergroten, omdat niets doen voor de leefbaarheid in Vught geen optie is. Wij verbinden proces en inhoud. We weten hoofd- en bijzaken te scheiden en maken onderscheid in onderzoek dat noodzakelijk is voor een advies aan de stuurgroep en onderzoek(sdetaillering) voor de vervolgfases met minimale risico's.

We coördineren niet alleen, we geven vorm aan de oplossing. Net als bij een MIRT-verkenning hanteren we hiervoor 2 fases; een eerste zeef op hoofdlijnen om mogelijk kansrijke en niet-kansrijke oplossingen m.b.t. stikstof en financiën te scheiden, en een tweede zeef met een verdiepingsslag en nadere adviezen op de overige aspecten.

Aanpak

Wij onderscheiden in de 2 fases (zeef 1 en zeef 2) in totaal 4 stappen. In elke fase kijken we vooruit om te bepalen welke informatie noodzakelijk is om met minimaal risico de volgende fase te starten.



Zeef 1

1. Oriënteren, ontrafelen en structureren (april)
 2. Alternatievenonderzoek (mei/juni)
- ➔ Advies kansrijke alternatieven (trechternotitie zeef 1) (juni)

Zeef 2

3. Vorm geven aan één of meer kansrijke oplossingen en advies vervolgonderzoek (juni - juli)
 4. Advies stuurgroep (september)
- ➔ Advies haalbaarheid vervolg (september)

Stap 1 Oriënteren, ontrafelen en structureren; wat moeten we weten voor een stuurgroepbesluit?

Zoals besproken wordt de opgave niet aangevlogen 'op het minimum' van de Raad van State-uitspraak, maar wordt ruimte gegeven om bezwaren – zowel uit RvS uitspraak als nieuw uit de omgeving – te wegen en hieraan gepaste invulling te geven. In de eerste fase **ontrafelen** we de verschillende vragen. We stellen een dossier samen en halen daaruit de voor nu relevante informatie. We analyseren oplossingen (voor aanleg- en gebruiksfase) op de kritische factoren (doelbereik, financiën, eventuele showstoppers). We scheiden hoofdzaken (essentieel voor advies) en bijzaken (oppakken in zeef 2, of vervolg).

De strategie per vraagstuk bespreken we tijdens een **strategiesessie**. Uitgangspunt van de sessie is de projectdoelstelling. We bespreken de doelstelling van deze fase (zeef 1 en zeef 2), zodat alle neuzen dezelfde kant uit staan en verrassingen bij het stuurgroepadvies voorkomen worden. De strategie bespreken we tevens in een separaat overleg met u en de **landsadvocaat** (PelsRijcken).

Tijdens de begeleidingsgroep geven we input voor het omgevingsmanagement.

Stap 2 Alternatievenonderzoek; kaf van het koren scheiden

In deze fase voeren we op hoofdlijnen onderzoek uit voor de alternatieven. Primair met het doel om het meest kansrijke alternatief te selecteren op basis van stikstofeffecten, draagvlak en kosten. Indien noodzakelijk voor de beoordeling (stikstofeffecten) zullen we een beperkte indicatieve verkeersanalyse uit voeren. We doen geen verkeersonderzoek naar alternatieven die om andere redenen niet haalbaar zijn. Investeringskosten van alternatieven worden door derden aangeleverd. Daarnaast beoordelen we op hoofdlijnen op andere aspecten, zoals juridische haalbaarheid in relatie tot beschermde waarden, eventueel onteigening (i.s.m. PelsRijcken) en eerdere besluitvorming.

De kansrijkheid van de alternatieven behandelen we in deze fase op hoog abstractieniveau, waar mogelijk op basis van bestaande informatie en vanuit de functie van de N65. Hiervoor vragen we stakeholders informatie aan te leveren en schriftelijk te reageren op haalbaarheid van de alternatieven en vinden met hen daarover interviews plaats waarvan door ons verslag wordt gemaakt.

Op hoofdlijnen brengen we de plussen en minnen in beeld om de kansrijkheid te bepalen. De resultaten leggen we vast in een bondige notitie **trechteringsdocument zeef 1** met overzichtelijke tabellen.

Deze fase sluiten we af met de eerste zeef en advies over mee te nemen kansrijke alternatieven en varianten naar fase 2. Wij gaan er vanuit - samen met u - de taskforce en de stuurgroep te informeren over de resultaten van de eerste zeef. Hierbij opgemerkt dat uitgangspunt voor de eerste zeef is dat deze puur inhoudelijk onderbouwd is, en niet politiek gemotiveerd. Mocht tussentijds toch aanleiding zijn voor een afweging, dan bespreken we met u hoe we die vormgeven.

Stap 3 Vorm geven aan één of meer kansrijke oplossingen en vervolgonderzoek

In deze fase komen we tot een advies over de haalbaarheid van een vervolg voor de N65 en de kansrijke oplossingen daarvoor. Afhankelijk van resultaten van voorgaande stappen kan dit zowel één kansrijke oplossing () zijn, als een aantal oplossingen die (mogelijk in een m.e.r.) in een volgende fase nader kunnen worden onderzocht.

De te onderzoeken varianten voor aanleg- en gebruiksfase bepalen we met de begeleidingsgroep en Goudappel in een begeleidingsgroep bijeenkomst. Vervolgens worden de varianten voorzien van een verkeersanalyse (door Goudappel) om de kansrijkheid te bepalen. Kansrijke varianten (met geen of minimale veranderingen van verkeersstromen nabij Natura 2000-gebied in aanleg en gebruiksfase) worden vervolgens van een Aeries berekening voorzien (door een nader te bepalen partij).

We streven naar 0,00 mol depositiebijdragen op alle stikstofoverbelaste habitats in aanleg- en gebruiksfase. Indien lokaal beperkte depositiebijdragen resteren coördineren we onderzoek naar de ecologische effecten en of mogelijkheden tot salderen.

In deze fase vragen we relevante partijen (zoals RWS) om schriftelijk te reageren op de varianten en nemen waar nodig wederom een interview af.

Het nu beschikbare budget voor de N65 is voor ons een gegeven. De huidige raming ligt hier boven. In een **value engineeringssessie** nemen we samen de kansrijke alternatieven uit fase 1 door op eventuele kostenbesparingen. We lopen digitaal het tracé langs en beoordelen of er kostbare elementen in zijn opgenomen die relatief weinig toevoegen aan het projectdoel. Bij deze sessie zal ook een ontwerpdeskundige met gevoel voor kosten aanwezig zijn. Graag ontvangen we vooraf de actuele raming en nodigen we bij de sessie ook een ontwerp- en kostendeskundige van RHDHV uit.

De bevindingen over de verschillende varianten geven we weer in de **notitie kansrijke oplossingen**.

Het advies over de oplossing(en) gaat samen met advies over de te onderzoeken aspecten in de volgende fase (indien aan de orde). Vooraf aan een besluit van de stuurgroep worden geen inhoudelijke onderzoeken verricht (o.a. trillingen, bedrijfseconomische aspecten).

- Advies groen en bomen; advies over te onderzoeken oplossingen en juridische borging. Met RHDHV en onze verkeersveiligheidsadviseur gaan we in op de noodzaak van het plaatsen van geleiderail en de mogelijkheden om hierbij (meer) bomen te ontzien en de noodzaak/ kansrijkheid van nader onderzoek in de volgende fase.
- Advies procedure m.e.r.; wij gaan uit van het afstemmen met en overnemen van het advies van de landsadvocaat.
- Advies (houdbaarheid MJPG); expert judgement. Onderdeel van het advies is navraag bij het Rijk of een termijn zit aan het toegekende MJPG budget. We beoordelen hoe eventuele kansrijke alternatieven en varianten zich verhouden tot de gebiedsvisie m.b.t. inpassing van geluidschermen. Eventuele berekeningen maken geen onderdeel uit van deze aanbieding.
- Advies (concretisering) aanpak trillingsonderzoek en juridische borging in de navolgende fase. We benutten hierbij eerder uitgevoerd trillingsonderzoek. Nieuw trillingsonderzoek is pas na een besluit van de stuurgroep aan de orde.
- Advies tankstation. We vragen Rijkswaterstaat om uitsluitel of dit tankstation als weggebonden kan worden beschouwd. Een onderzoek naar bedrijfseconomische gevolgen is pas na een besluit van de stuurgroep aan de orde.
- Advies korte termijn; Om te komen tot een advies en rapport kortetermijnmaatregelen veiligheid stellen we voor om één sessie in de begeleidingsgroep te houden waarin we alle maatregelen verzamelen. Wij stellen op basis van expert judgement een korte adviesmemo op.

Wij gaan per aspect uit van een bondige beschrijving van maximaal 2 pagina's A4 in het eindrapport (een groeidocument)

Over de snelfietsroute zelf brengen we geen afzonderlijk advies uit. Bij beoordeling van alternatieven en varianten en in de Value Engineeringssessie beschrijven we eventuele effecten op de snelfietsroute.

Met de informatiegroep delen we de informatie ten behoeve de kansrijke oplossingen en de overige adviezen.

Stap 4 opstellen advies stuurgroep

In deze fase voorzien we een integrale sessie met de begeleidingsgroep in aanloop naar het advies voor de stuurgroep en een afzonderlijk overleg met de landsadvocaat. De sessie bevat in ieder geval de onderdelen voor bepalen van de 'haalbaarheid van het vervolg', primair op basis van verkeer en stikstof en indien nodig met duiding van de kosten (samen met RHDHV). En (mits haalbaar), adviezen over de invulling van het vervolg, zoals versoberingen, mee te nemen alternatieven en varianten, de te volgen procedure en adviezen voor onderzoek op de (ondergeschikte) deelaspecten.

Wij streven naar een bondig **advies op hoofdlijnen voor de stuurgroep**, gestructureerd naar de thema's van de Raad van State, een onderdeel over omgang met overige inbreng (nieuwe alternatieven), en een eindadvies over de haalbaarheid van een vervolg voor de N65. We stellen een concept op dat we door de begeleidingsgroep laten reviewen. De adviesnota gaat in op de haalbaarheid van een herstelplan, de door te voeren optimalisaties en ook eventueel te onderzoeken alternatieven en varianten en de bijbehorende procedure (met of zonder m.e.r.).

Bij dit advies is een aantal bijlagen opgenomen, zoals het trechteringsdocument zeef 1, deelonderzoeken (o.a. verkeer en Aeries) en de overige adviezen. Het advies laten we beoordelen door de landsadvocaat.

Afstemming

Doorlopend

Tweewekelijks sluiten wij aan bij de begeleidingsgroep. Wekelijks is er afstemming met dhr. Papavoine. Maar ook daarnaast zijn wij bereikbaar voor vragen en afstemming en raadplegen we waar nodig onze specialisten.

Met derden

Wij gaan er vanuit inhoudelijk af te stemmen met de leveranciers van onderzoeken (Goudappel, RHDHV, Aeries, ...) , leden van de begeleidingsgroep en de landsadvocaat. Wij gaan er vanuit dat bij leveranciers ook ruimte is

voor afstemming en creatief meedenken. Andersom gaan zien wij het tot onze taak om nieuwe informatie in deze fase te reviewen.

U neemt de communicatie met belangengroepen in de omgeving op zich, waarbij wij de informatiegroep inhoudelijk mee helpen voorbereiden en waar nodig te begeleiden.

Graag ontvangen we van u een overzicht met de contactgegevens van de begeleidingsgroep en de leveranciers.

Producten

Een wezenlijk deel van onze adviezen doen we (eerst) mondeling, in o.a. de overleggen met de begeleidingsgroep. De voor het stuurgroepadvies relevante informatie borgen we in enkele bondige beschrijving in een groeidocument eindrapport (naast o.a. rapportages van leveranciers). De hoofdproducten zijn de trechternotitie zeef 1, de nota kansrijke oplossing(en) en het advies aan de stuurgroep.

Team

Sander Zondervan, sr. adviseur en u bekend van de MIRT-verkenning N65 coördineert de werkzaamheden. Complexe adviezen en strategiesessies worden verzorgd samen met Tim Artz, adviesgroepmanager en destijds verantwoordelijk voor de MIRT-verkenning N65. Sander en Tim worden ondersteund door Jip Sol, adviseur planvorming. Paul Kennes treedt op als projectmanager en is eindverantwoordelijke.

Ondanks dat de onderzoeken geen onderdeel zijn van deze aanbidding is inhoudelijke expertise noodzakelijk voor een gedegen advies en om de kansrijkheid van een vervolg te vergroten. Wij zetten hiervoor de volgende experts in.

- Natura 2000 / ecologie – Christel Schellingen
- Stikstof – Tjerk Sweerts
- Geluid – Marloes van de Klundert
- Verkeer(sveiligheid) – Johannes Hus
- Ontwerp en kosten – Ben Dekkers
- M.e.r. – Bastian van Dijck
- Omgevingswet – Daan Hollemans
- Omgeving en participatie (procesbegeleiding informatiegroep) – Eric Hof

Planning

De werkzaamheden zijn gericht op een gedragen advies aan de stuurgroep in september 2023, gevolgd door een behandeling in oktober. Na de strategiesessie in stap 1 werken we de planning verder uit.

datum 25 april 2023
projectnummer 0485214.100
betreft Aanbieding



Prijsaanbieding

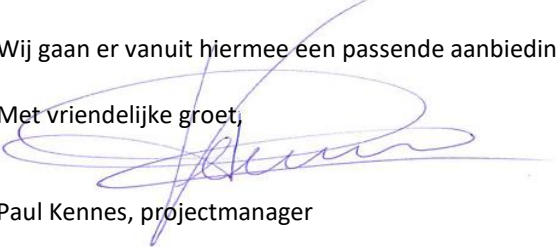
- De prijsaanbieding is in deze versie t.b.v. derden verwijderd -

Voorwaarden

- Deze aanbieding gaat uit van coördinatie en expert judgement. Onderzoeken maken geen onderdeel uit van deze aanbieding.
- Het plafondbedrag is afgegeven op basis van werkzaamheden tot en met september 2023.
- Wij doen deze aanbieding 3 maanden gestand.
- Op deze aanbieding zijn de [algemene voorwaarden Antea Group 2022](#) van toepassing.

Wij gaan er vanuit hiermee een passende aanbieding te doen.

Met vriendelijke groet,



Paul Kennes, projectmanager