

Gemeenteraad Vught
Postbus 10100
5260 GA VUGHT

Uw kenmerk		Datum	7 mei 2020
Ons kenmerk	RI/BE / Z18 - 194747 / UIT/20 - 363474	Verzonden	
Behandeld door	R. Papavoine/ (073) 6580 709		
Onderwerp	Burgerinitiatief "N65 Duurzaam"		

Geachte raadsleden,

Op 5 april 2020 heeft de vereniging Vught Particpeert het Burgerinitiatief "N65 Duurzaam" ingediend bij de gemeenteraad. Zij stelt voor de tunnelvariant als mogelijke oplossing te onderzoeken, het gebruikelijke democratische proces te volgen met complete inspraakprocedures, waarbij fysieke aanwezigheid van alle deelnemers in dezelfde ruimte mogelijk is en het bestemmingsplan pas vast te stellen nadat ook de ondergrondse variant van de N65 is onderzocht.

Hieronder schetsen we het doorlopen proces vanaf 2007 tot aan het besluit van de gemeenteraad op 29 februari 2019 over de reconstructie N65. We gaan in op de investeringsraming van een tunnel en het democratisch proces.

Vanaf het eerste begin hebben opeenvolgende gemeenteraden geijverd voor het aanpakken van de N65 die ons dorp doorsnijdt en in twee stukken verdeelt. Dit vanuit de overtuiging dat aanpak van de N65 een sterke verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in Vught kan betekenen. Reeds in 2007 is een eerste plan gemaakt samen met Rijk en provincie voor verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rond de N65. Het ging in eerste instantie om aanleg van parallelwegen, de verbetering van drie kruispunten en de bouw van geluidschermen. Voor Vught betekende dit plan nog te weinig voordelen voor de leefbaarheid. Vught heeft vervolgens een visie op de N65 opgesteld die in 2009 is gepresenteerd. Door een intensieve lobby besloot het Rijk in 2011 € 55 mln. bij te dragen aan het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De regio droeg € 45 mln. bij, waarvan de Vughtse gemeenteraad besloot € 10 mln. voor haar rekening te nemen. Alle bijdragen inclusief btw.

Om tot een startbeslissing te komen zijn alternatieven afgewogen, waaronder een volledig verdiepte ligging van de N65. Dit alternatief is door de stuurgroep N65 (rijk, provincie, gemeente) als niet haalbaar beoordeeld omdat de noodzakelijke investering het beschikbare budget veruit overtrof.

Op 16 mei 2013 is de startbeslissing ondertekend en worden voor Vught vier startalternatieven onderzocht. Een van de startalternatieven betrof de D-variant, een gedeeltelijke verdiepte ligging (Craijenstein tot Zonneweilaan). In de nota Kansrijke Alternatieven die op 7 november 2014 is

vastgesteld door de Stuurgroep N65 is dit alternatief afgefallen. Startalternatief D is als niet haalbaar beoordeeld omdat de investering te hoog was en het oplossend vermogen beperkt (slechts gedeeltelijke ondertunneling, twee gelijkvloerse kruispunten blijven bestaan). Besloten is startalternatief C: ongelijkvloerse kruisingen verder uit te werken. Dit heeft geleid tot het voorkeursalternatief waarover de minister van Infrastructuur en Waterstaat op 27 juni 2016 de voorkeursbeslissing heeft genomen.

Door onder andere de vele inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan N65 heeft de stuurgroep N65 besloten het voorkeursalternatief te optimaliseren. De optimalisatie leidde tot “de reconstructie N65” waarover door de gemeenteraad op 28 februari 2019 een positief besluit is genomen inclusief de extra bijdrage van de gemeente.

Zoals blijkt uit bovenstaande is tot aan het moment van besluitvorming door de gemeenteraad op 28 februari 2019 diverse malen onderzocht of ondertunneling van de N65 tot de mogelijkheden behoort. De conclusie was dat met de beschikbare middelen een volledige ondertunneling niet haalbaar is. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken van het burgerinitiatief is opnieuw gekeken naar de investeringsraming van een tunnel. Wij hebben een ingenieursbureau opdracht gegeven de investeringsraming van een eenvoudige tunnel te bepalen. De belangrijkste uitgangspunten voor het opstellen van de gevraagde raming zijn de lengte van de tunnel, het dwarsprofiel en de doorrijhoogte. Deze zijn respectievelijk; 1.700 meter (met een gesloten deel van 1.300 meter en een open deel van 400 meter); twee maal twee rijstroken; doorrijhoogte van 4,70 meter. De investeringsraming bedraagt ruim € 400 mln. inclusief btw. Omdat geen van de andere partners bereid is extra bij te dragen, komen de extra investeringskosten voor rekening van gemeente Vught. Ondertunneling is daarmee onhaalbaar.



Voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan op 14 mei 2020 vindt op 7 mei 2020 een inspraakavond plaats en op 8 mei een commissievergadering. De inspraakavond, de commissie- en de raadsvergadering worden volledig gewijd aan de N65. Op 22 april jongleden zijn de inspraakmogelijkheden in het Klaverblad aangegeven. De inspraak kan schriftelijk, via een opname, met inbellen of fysiek gebeuren. De commissievergadering vindt digitaal plaats op 8 mei 2020. De raadsvergadering vindt op een alternatieve locatie plaats waardoor de gemeenteraad voltallig aanwezig kan zijn. Via het raadsinformatiesysteem kunnen alle avonden worden gevolgd. Het democratisch proces is hiermee geborgd.

Vught maakt zich al jaren sterk voor een betere oplossing voor de N65. Het proces om daartoe te komen is samen met burgers en gemeenteraad doorlopen. Dit is begonnen met een intensieve lobby waar ook veel bewoners van Vught bij betrokken zijn geweest en heeft geleid tot een raadsbesluit in februari 2019 om de reconstructie variant uit te voeren en hiervoor extra middelen ter beschikking te stellen.

Om bovengenoemde redenen kunnen wij het burgerinitiatief “N65 duurzaam” niet ondersteunen.

Voor de volledigheid voegen wij het collegevoorstel en de investeringsraming van de tunnel als bijlage bij de brief.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris, de burgemeester,

drs. H.C. de Visch Eybergen R.J. van de Mortel

Aan burgemeester en wethouders

Datum vergadering	7 mei 2020	Nummer	
Afdeling	Afdeling Rijksinfra		
Opsteller	R.H.M. Papavoine	Status	Besluit
Portefeuillehouder	A.L. van Woesik	Openbaar	Ja
Zaaknummer / Docnr	Z18 - 194747/ BW/20 - 362614		
Onderwerp	Burgerinitiatief N65 Duurzaam		

Concept besluit

Het burgerinitiatief N65 Duurzaam niet te ondersteunen en de gemeenteraad hierover met bijgaande brief te informeren.

Besluit

Voorstel

Het burgerinitiatief N65 Duurzaam niet te ondersteunen en de gemeenteraad hierover met bijgaande brief te informeren.

Eerdere besluitvorming

- In 2007 is tussen het Rijk en de gemeente Vught over de aanleg van parallelwegen en verbetering van drie kruispunten en de bouw van geluidschermen.
- Op 10 november 2011 heeft de gemeenteraad de principebereidheid uitgesproken om € 10 mln. bij te dragen aan de realisering van een verdiepte ligging in Vught.
- Op 28 augustus 2012 zijn door het college de uitgangspunten voor de startbeslissing en het startdocument Verkenning N65 vastgesteld.
- Op 16 mei 2013 zijn de startbeslissing en het startdocument Verkenning N65 ondertekend.
- Op 7 november 2014 heeft de Stuurgroep N65 de Nota Kansrijke Alternatieven vastgesteld voor de volgende fase in de verkenning.
- Op 13 juli 2015 heeft de Stuurgroep N65 besloten om in het Verkenningenrapport uit te gaan van een versobering en een heroriëntatie om binnen het Taakstellend budget te blijven.
- Op 17 december 2015 heeft de Stuurgroep N65 zich uitgesproken over een voorlopig Voorkeursalternatief (VKA).
- Op 24 maart 2016 heeft de stuurgroep ingestemd met het VKA en zijn de kaders voor de bestuursovereenkomst vastgesteld.
- Op 19 april 2016 heeft het college ingestemd met het versturen van de raadsinformatiebrief m.b.t. vaststelling voorkeursalternatief en het proces N65, waaraan twee bijlagen zijn toegevoegd; de concept bestuursovereenkomsten; de publieksversie van de notitie Voorkeursalternatief MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren.
- Op 27 juni 2016 heeft het college ingestemd met het aan gaan van de bestuursovereenkomst verkenning N65 Vught – Haaren.
- Op 19 maart 2018 heeft de stuurgroep N65 besloten de mogelijke optimalisaties (VKA+) verder uit te werken, zekerheid te krijgen over btw-compensatie, gesteld te staan voor de voorbereiding van de bestemmingsplannen en voor de zomer een nieuwe stuurgroep te plannen.
- Op 12 april 2018 is de gemeenteraad geïnformeerd over de opdracht van de stuurgroep aan het projectteam om het VKA te optimaliseren door onder andere de verdiepte ligging in Vught en de ongelijkvloerse kruisingen bij de Boslaan en de Torenstraat verder uit te werken.
- Op 11 oktober 2018 is de gemeenteraad vertrouwelijk geïnformeerd over de stand van zaken van het VKA+ wat op 12 oktober schriftelijk is bevestigd met een RIB.
- Op 22 november 2018 is de gemeenteraad vertrouwelijk geïnformeerd over het VKA N65+, de bijdrage van partijen aan het VKA N65+, de interne en externe communicatie en het besluitvormingsproces.
- Op 28 februari 2019 heeft de gemeenteraad besloten in te stemmen met de reconstructie van de N65 en de extra bijdrage van € 10.325.000,- en de financiële dekking.

Inleiding

De vereniging Vught Participeert heeft op 5 april 2020 het Burgerinitiatief “N65 Duurzaam” bij de gemeenteraad ingediend (Zie bijlage 1). De initiatiefnemers zijn bezorgd over de verkeerstoenames, zijn van mening dat er beperkingen zijn in de inspraakprocedure en dat infrastructurele innovaties de realisatie van een tunnel dichterbij brengen. Daarom stelt burgerinitiatief N65 Duurzaam voor:

1. De tunnelvariant ‘N65 Duurzaam’ in overleg met de Provincie en het Rijk op basis van de nieuwste technieken nader te onderzoeken als mogelijke oplossing voor de problemen die de huidige VKA+ variant met zich meebrengt, bij voorkeur met een MKBA.
2. Het gebruikelijke democratische proces te volgen met complete inspraakprocedures, waarbij fysieke aanwezigheid van alle deelnemers in dezelfde ruimte mogelijk is, dus nadat alle coronamaatregelen zijn opgeheven.
3. Het bestemmingsplan pas vast te stellen nadat ook de ondergrondse, duurzame variant van de N65 is onderzocht.

Het burgerinitiatief voldoet aan de verordening Burgerinitiatief gemeente Vught 2014 en is geagendeerd voor de raadsvergadering van 14 mei aanstaande. Omdat in dezelfde vergadering de vaststelling van het bestemmingsplan N65 Vught is geagendeerd adviseren wij het college voorafgaande over het burgerinitiatief.

Beoogd effect

Duidelijkheid over het collegestandpunt m.b.t. het burgerinitiatief tijdens de behandeling in de raadsvergadering van 14 mei 2020.

Argumenten

- 1.1 *De ondertunneling van de N65 is in een eerder stadium beoordeeld en als oplossingsrichting komen te vervallen.* In fase I van de MIRT-verkenning zijn vier alternatieven beoordeeld waaronder startalternatief D: “De verdiepte ligging N65”. Dit alternatief is door de stuurgroep N65 als niet haalbaar beoordeeld omdat de kosten hoog zijn en het oplossend vermogen beperkt. Met de beschikbare middelen was een ondertunneling haalbaar vanaf Craijenstein tot de Zonneweilaan. Dit alternatief leverde onvoldoende verbeteringen van de lokale bereikbaarheid. Bij de Martinilaan kon men met een VRI alleen recht oversteken en de aansluiting van de N65 met de Boslaan zou ongewijzigd blijven (VRI).
- 1.2 *De ondertunneling van de N65 is medio 2018 financieel beoordeeld op basis van een qua lengte en dwarsprofiel vergelijkbaar project en financieel onhaalbaar geacht.* De lengte van de open bak in Vught bedraagt 1300 meter en samen met de toeritten 1700 meter. De indeling van de weg bestaat uit 2x2 rijstroken en een doorrijhoogte van de viaducten van 4,70 meter en is “vergelijkbaar” met de Victory Boogie Woogietunnel in Den Haag. Deze geboorde tunnel heeft een gesloten deel van 1640 meter en een totale lengte van 1860 meter en heeft eveneens een indeling met 2x2 rijstroken en een doorrijhoogte van 4,70 meter. De totale projectkosten bedragen prijspeil 2016 € 565 mln. excl. en €684 mln. incl. btw.
- 1.3 *Naar aanleiding van het burgerinitiatief is de ondertunneling opnieuw financieel beoordeeld en onhaalbaar geacht.* De bouwkosten zijn gebaseerd op een tunnallengte die vergelijkbaar is met de verdiepte ligging van de reconstructie N65. De geraamde investeringskosten van de reconstructie N65 met tunnel bedragen ruim € 400 mln. De raming sluit niet aan bij de beschikbare middelen. Geen van de andere partners is bereid extra bij te dragen. Daarmee

komen de extra kosten voor rekening van gemeente Vught. Ondertunneling is daarmee onhaalbaar.

1.4 *De partners zijn niet bereid extra bij te dragen aan de reconstructie N65, waardoor een ondertunneling niet haalbaar is.* Na de vaststelling van het voorkeursalternatief (vka) door de minister in 2016 is het vka geoptimaliseerd (vka+). De stuurgroep N65 en de gemeenteraad van Vught hebben hierover een positief besluit genomen. De extra kosten van ongeveer € 50 mln. worden opgebracht door extra bijdragen van de opdrachtgevers. Hierbij hebben de leden van de stuurgroep N65 diverse malen gesteld niet nogmaals extra aan de N65 bij te dragen. Een ondertunneling betekent extra kosten en is daarmee onhaalbaar.

1.5 *Alle beschikbare middelen om het democratisch proces zorgvuldig te doorlopen worden ingezet.* Voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan op 14 mei 2020 vindt op 7 mei 2020 een inspraakavond plaats en op 8 mei een commissievergadering. De inspraakavond en de commissievergadering en de raadsvergadering worden volledig gewijd aan het bestemmingsplan N65. Tijdens de raadsvergadering wordt ook het burgerinitiatief N65 Duurzaam geagendeerd. (bestemmingsplan en burgerinitiatief N65 Duurzaam). De raadsvergadering vindt op een alternatieve locatie plaats waardoor de gemeenteraad voltallig aanwezig kan zijn. Op 22 april zijn de inspraakmogelijkheden in het Klaverblad aangegeven. De inspraak kan schriftelijk, via een opname of met inbellen of fysiek gebeuren. Via het raadsinformatiesysteem kunnen de avonden worden beluisterd. De gemeenteraad kan op basis van de inspraakavond en de beschikbare stukken een gedegen besluit nemen. Het democratisch proces is hiermee geborgd.

Integraliteit/Burgerparticipatie

Vught maakt zich al jaren sterk voor een betere oplossing voor de N65. Het proces om daartoe te komen is samen met burgers en gemeenteraad doorlopen. Dit is begonnen met een intensieve lobby waar ook veel bewoners van Vught bij betrokken zijn geweest. In 2011 heeft de gemeenteraad de principebereidheid uitgesproken om € 10 mln. bij te dragen aan verbeteringen voor de N65. In 2013 is de startbeslissing genomen. Gedurende de MIRT-verkenning en vanaf de voorkeursbeslissing door de minister zijn belanghebbenden intensief betrokken. Over alle informatie die nodig is om te komen tot besluitvorming kan worden beschikt. De gemeenteraad heeft op 28 februari 2019 ingestemd met het VKA+ en de middelen daarvoor beschikbaar gesteld.

Communicatie

Het burgerinitiatief wordt geagendeerd voor de raadsvergadering van 14 mei 2020 die voor iedereen digitaal toegankelijk is.

Bijlage(n):

1. Burgerinitiatief N65 Duurzaam
2. Raming tunnel
3. Brief gemeenteraad over college standpunt burgerinitiatief “N65 Duurzaam”

Tunnelvariant N65

Globale investeringsraming

6-5-2020

20526.1

RA infra BV

Kantoor Vught
Baarzenstraat 47
5262 GD Vught

Kantoor Valkenswaard
Den Dries 4
5550 AG Valkenswaard

Kantoor Sittard
Dalderhaag 13
6136 KM Sittard

T 073 – 220 00 55
www.rainfra.nl

T 040 – 207 61 63
www.rainfra.nl

T 046 – 400 04 00
www.rainfra.nl

Colofon

Titel rapport : Memo globale investeringsraming tunnelvariant N65
Projectnummer : 20526.1 rap01
Referentienummer : 20526.1 rap01
Revisie : 2.1
Datum revisie : 6 mei 2020

Opdrachtgever : **Gemeente Vught**
Adres : Secretaris van Rooijstraat 1
Plaats : Vught
Contactpersoon : Dhr. R. Papavoine
Kenmerk opdracht : n.v.t.

Contactpersoon RA infra BV : L.M.F. (Marco) Goedhart
Auteur rapportage : J. (Jakob) Baalman

Rapportage

Naam: J. (Jakob) Baalman
Email: j.baalman@rainfra.nl
Functie: *Vestigingsmanager*

Handtekening:



Datum: 6 mei 2020

Autorisatie

Naam: L.M.F. (Marco) Goedhart
Email: m.goedhart@rainfra.nl
Functie: *Sr. Adviseur*

Handtekening:



Datum: 6 mei 2020

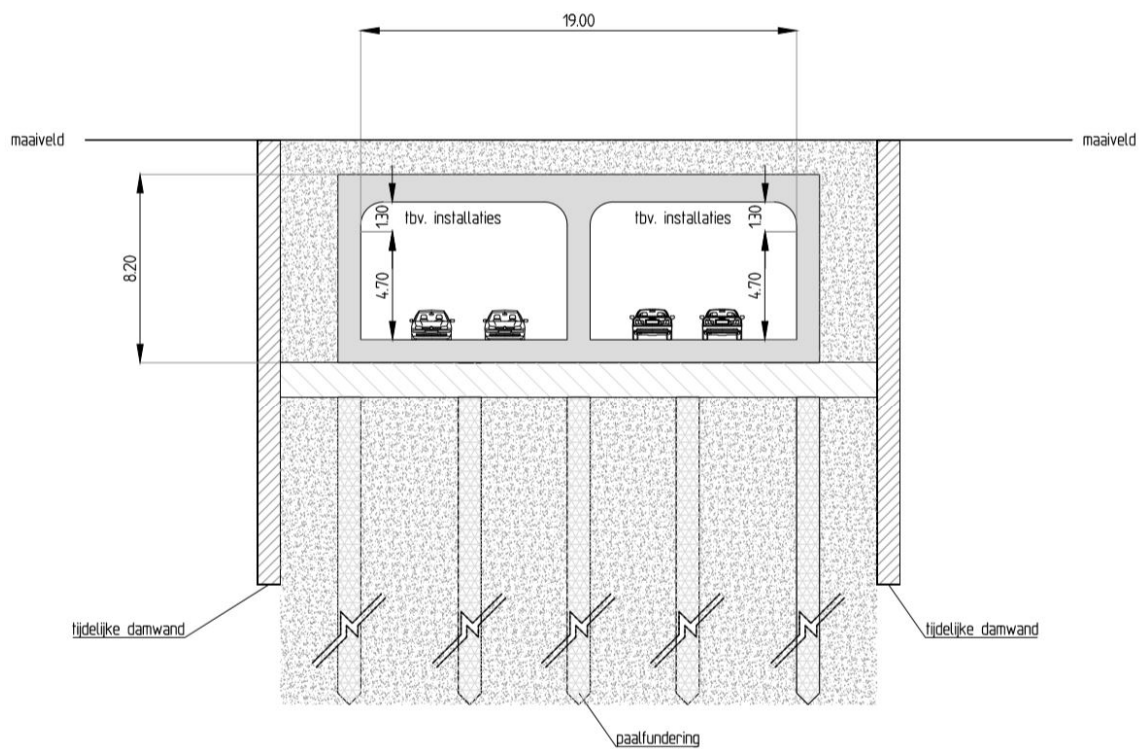
Tunnelvariant N65	1
1. Inleiding	6
2. Uitgangspunten	6
3. Kostenraming	7

1. Inleiding

De gemeente Vught heeft RA infra gevraagd een globale **investeringsraming** te maken voor de realisatie van een tunnel vanaf de aansluiting N65-Craijenstein tot en met de aansluiting N65 Boslaan – Vijverbosweg inclusief alle bijkomende kosten.

2. Uitgangspunten

- De werkzaamheden beperken zich tot de kern van Vught;
- Totale lengte tunnel 1.700 m (1.300 m gesloten en 2 x 200 m toeritten);
- Halve aansluiting bij knooppunt Craijenstein;
- Geen aansluiting t.p.v. Martinilaan-De Bréautélaan;
- Hele aansluiting bij knooppunt Boslaan-Vijverbosweg;
- Indeling 2x2 rijstroken en een vrije doorrijhoogte van 4,70 meter;
- Extra hoogte reservering van 1,30 m t.b.v. installatietechnische voorzieningen;



Principedwarsprofiel tunnel N65 2x2 rijstroken incl. tussenwand

- Uitvoering d.m.v. gesloten bouwput middels tijdelijke damwanden en onderwater beton;
- Aanbrengen trekpalen om opdrijven te voorkomen;
- Incl. vluchtvoorzieningen/-schachten;
- Vrijkomende grond geschikt voor aanvulling;
- Vrijkomende verharding en grond zijn schoon (geen sanerings werkzaamheden).

3. Kostenraming

Op basis van voornoemde uitgangspunten zijn de investeringskosten bepaald.
Voor het bepalen van de kosten is gebruik gemaakt van kengetallen / expert judgement.

In de raming zijn de volgende onderdelen opgenomen:

Directe kosten

- Voorbereidende werkzaamheden aannemer
- Tijdelijke voorzieningen benodigd voor bouw tunnel
- Grondwerkzaamheden
- Verhardingen
- Aanleggen tunnel
- Aanbrengen installaties
- Overige (bewegwijzering, verlichting etc.)
- Groenvoorzieningen
- Engineerings- en onderzoekskosten aannemer

Nader te detailleren

Betreft een opslag voor ontbrekende zaken welke past bij de projectfase en het uitwerkingsniveau van het project. Het betreft een opslag percentage voor de dekking van kosten voor werkzaamheden of voorzieningen die in deze fase nog niet zijn ontworpen of benoemd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan faseringskosten of tijdelijke voorzieningen zoals bijv. loopbruggen.

Indirecte bouwkosten

Indirecte bouwkosten omvatten de kosten die moeten worden gemaakt voor uitvoering van de werkzaamheden, maar niet rechtstreeks aan een bepaald onderdeel zijn toe te schrijven.

- Eenmalige- en coördinatiekosten
- Leges /verzekeringen CAR/TIS/VGV
- Uitvoeringskosten
- Algemene bouwplaats kosten
- Algemene kosten
- Winst en risico

Overige kosten

- Onvoorzien
- Niet benoemd objectrisico bouwkosten
- Vastgoedkosten
- Kabels en leidingen derden
- Kosten OG (enigineering /onderzoek/ontwerp)
- Kosten OG begeleiding uitvoering
- Kosten NGE en archeologie
- Risicoreservering
- Objectoverstijgende risico's investeringskosten
- Scheefte investeringskosten
- Rekenvergoeding aannemers
- Waterhuishoudkundige maatregelen

De totale investeringskosten bedragen: **€ 412.000.000,--** incl. BTW.