Vught

Raadsvoorstel

Onderwerp	Vervolg reconstructie N65
Afdeling	Afdeling Rijksinfra
Datum behandeling in B&W:	28 november 2023
Datum raadsvergadering	1 februari 2024
Nummer	
Documentnummer	INT/23 - 584864
Zaaknummer	Z23 - 269644
Afdelingshoofd	B.J. Kouwenhoven

Voorstel

Het VKA+ als uitgangspunt te nemen voor het vervolg van de reconstructie N65 en samen met de partners kortetermijnmaatregelen te nemen die gericht zijn op het verbeteren van de leefbaarheid.

Eerdere besluitvorming

- Op 14 mei 2020 heeft de gemeenteraad van Vught het bestemmingsplan "N65 Vught" vastgesteld.
- Op 2 juli 2020 heeft de gemeenteraad van Haaren het bestemmingsplan "N65 Helvoirt 2020" vastgesteld.
- Op 21 september 2021 is de gemeenteraad met een RIB geïnformeerd over de definitieve gunning van de reconstructie N65 aan BAM Infra.
- Op 19, 20 en 21 april 2022 heeft de Afdeling de bestemmingsplannen N65 Vught en Helvoirt inhoudelijk behandeld.
- Op 21 december 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de bestemmingsplannen N65 Vught en Helvoirt vernietigd.
- Op 12 januari 2023 is de gemeenteraad met het memo uitspraak Raad van State N65 over de te zetten stappen geïnformeerd.
- Op 7 februari 2023 is de gemeenteraad met een RIB geïnformeerd over de stand van zaken reconstructie N65 Vught en Helvoirt en het besluit van de stuurgroep N65 een taskforce in te stellen.
- Op 9 maart 2023 is de gemeenteraad mondeling geïnformeerd over de tot standkoming van de reconstructie N65, de uitspraak van de Raad van State en de consequenties van de vernietiging van het bestemmingsplan N65.
- Op 16 maart 2023 heeft in de commissie een duidingsdebat plaatsgevonden over het onderzoek naar de haalbaarheid van een vervolg op de reconstructie N65, waarin is aangedrongen op het meenemen van alternatieven.

- Op 1 juni 2023 is in de gemeenteraad de motie Addendum en bestuursakkoord 2023 – 2026 aangenomen en besloten het addendum en het geactualiseerde bestuursakkoord 2023 – 2026 als uitgangspunt te hanteren voor het voor het te voeren beleid. In het bestuursakkoord is over de N65 opgenomen dat voor de gemeente Vught de oorspronkelijke doelen die aan de reconstructie van de N65 zijn gesteld voorop blijven staan.

Inleiding

De vernietiging van de bestemmingsplannen N65 Helvoirt 2020 en N65 Vught door de Raad van State vroeg om een heroriëntatie en daarom is de vraag "Hoe Verder" in de stuurgroep van 30 januari 2023 aan de orde geweest. Omdat zowel voor Helvoirt als Vught niets doen geen optie is heeft de stuurgroep besloten een taskforce in te richten onder leiding van de gemeente Vught. De Taskforce is opgedragen een advies uit te brengen over de haalbaarheid van een vervolg op de plannen voor reconstructie van de N65 bij zowel Helvoirt als Vught.

Voor het uitvoeren van de opdracht is de Antea Group gecontracteerd. Zij is gespecialiseerd op het gebied van milieu, infrastructuur, stedenbouw en water. De Antea Group heeft een coördinerende en regisserende rol vervuld bij de verschillende onderzoeken en bij het opstellen van het advies. Samen met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught is de haalbaarheid van de vervolgprocedure geïnventariseerd. De gemeente Oisterwijk is als agendalid bij het project betrokken gebleven. Om recht te doen aan de suggesties vanuit de omgeving is samen met de Antea Group gekozen voor een proces met twee "zeven"(fases).

In eerste instantie zijn in Zeef 1, naast het VKA+, alle suggesties vanuit de omgeving betrokken en heeft een afweging van kansrijke oplossingen plaatsgevonden. De ingebrachte alternatieven betreffen; de Zuidtangent; 50km binnen Vught; de Parkweg N65 en de Boortunnels. Geen van de ingebrachte oplossingsrichtingen blijkt voldoende haalbaar.
Vervolgens is in Zeef 2 het resultaat uit Zeef 1 verder uitgewerkt, het VKA+. In zeef 2 is gezocht naar optimalisaties voor het VKA+ met betrekking tot stikstof en budget. Daarnaast zijn, conform de opdracht van de stuurgroep, de overige vraagstukken uit de uitspraak van de Raad van State behandeld.

Dat de opgave complex was wisten we en is duidelijker geworden dat er op korte termijn, in verband met de stikstofproblematiek, geen zekerheid is over het verkrijgen van een natuur-vergunning. Duidelijkheid op korte termijn heeft uiteraard de voorkeur maar is niet noodzakelijk omdat wij het gelijktijdig uitvoeren van PHS en N65 niet wenselijk vinden, gezien de overlast die dat met zich meebrengt. Dat betekent dat er minimaal tijd is totdat het spoorproject PHS gereed is, naar verwachting na 2030. Daarnaast is er een financieel tekort van circa € 80 mln. (prijspeil 2023), waarover op basis van de bestuursovereenkomst nadere afspraken moeten worden gemaakt tussen Rijk, provincie en gemeente Vught.

De taskforce adviseert de stuurgroep, na het afvallen van de alternatieven, het VKA+ de logische basis blijft vormen voor een nadere uitwerking. Wij nemen dat advies over en stellen daarom voor het project op pauze te zetten tot het moment dat zicht is op het oplossen van de stikstof-problematiek en daarna (na het opstellen van een milieueffectrapport) een besluit te nemen over de mogelijke start van een nieuwe planprocedure.

Voor het advies van de taskforce aan de stuurgroep, samen met onderliggende rapportage, verwijzen wij naar de bijlagen.

Beoogd effect

Het realiseren van een geoptimaliseerd VKA+ zo snel als mogelijk na realisatie van het spoorproject PHS.

Argumenten

1.1 Het VKA+ is een gedegen basis voor een vervolg

De afgelopen jaren is er heel veel onderzocht en gewogen en hebben eerder gemaakte afwegingen de toets der kritiek van de Raad van State doorstaan. Het bestemmingsplan is vooral vernietigd vanwege stikstof en vanwege enkele andere gronden (zie argument 1.5). Dat betekent dat na het afvallen van de ingebrachte alternatieven, het VKA+ een gedegen basis blijft voor een vervolg waarbij er gezien het tijdsverloop gekeken moet worden naar het verder optimaliseren van het VKA+. Hierbij wordt gedacht aan het optimaliseren van kruispunten en de groencompensatie. De oorspronkelijke doelen zoals opgenomen in het coalitieakkoord blijven voorop staan, namelijk; vermindering barrièrewerking en verbetering oversteekbaarheid; verbetering van de verkeersveiligheid; vermindering van de geluidhinder; verbetering van de luchtkwaliteit.

1.2 Oplossingsrichtingen uit omgeving zijn bij de afweging in Zeef 1 afgevallen

De door de omgeving ingebrachte oplossingsrichtingen zijn nader verkend en vergeleken met VKA+. Geen van de ingebrachte oplossingen blijkt voldoende haalbaar omdat ze onvoldoende scoren op doelbereik en/of geen oplossing bieden voor stikstof en/of budget en/of overige belemmeringen. Onderstaande tabel uit het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) geeft beknopt de resultaten per alternatief weer.

Tabel 1 Samenvatting effectbeoordeling zeef 1

	Doelbereik leefomgeving	Bereikbaarheid	Oplossing stikstof (bouw)	Oplossing stikstof (gebruik)	Oplossing budgetspanning	Overige belemmeringen
VKA+	*referentie*					
Zuidtangent (2x1)						
Zuidtangent (2x2)						
50 km/uur						
Knip N65						
Boortunnels						

Het Zuidtangent alternatief is als 2 x 1 oplossing door de omgeving voorgesteld. Door de te beperkte capaciteit is deze door de wegbeheerder niet reëel bevonden en is een 2 x 2-weg beschouwd. De budget- en stikstofopgave is vergelijkbaar met het VKA+. Voor de leefbaarheid heeft deze weg weliswaar een hoog doelbereik, echter worden de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden in deze variant dusdanig aangetast, tezamen met het feit dat het gronden van derden betreft, dat dit alternatief geen reële optie is om verder te verkennen. Het 50 km/uur alternatief op maaiveld leidt niet tot relevant minder verkeer op de N65 en moet het verkeer nog steeds bij de verkeerslichten worden afgewikkeld. Tevens heeft dit alternatief enige negatieve gevolgen voor het onderliggend wegennet. Daardoor blijft de problematiek v.w.b.

leefbaarheid', verkeersveiligheid en bereikbaarheid bestaan en biedt dit alternatief geen structurele oplossing en is het niet reëel om verder te verkennen.
Het Parkweg65 alternatief haalt de N65 uit het regionaal wegennet. 60% van het verkeer op de N65 heeft een herkomst of bestemming in de directe omgeving van de N65. Door het knippen van de N65 gaat het verkeer een alternatieve weg vinden via het onderliggend wegennet, wat niet wenselijk is. Voor Vught betekent dat t.o.v. het VKA+ tot + 8.500 mvt/etm op de Loonsebaan en tot + 7.000 mvt/ etm op de Glorieuxlaan. Het bovenregionaal verkeer moet omrijden en veroorzaakt verliestijd en extra files wat voor het Rijk en provincie geen acceptabele oplossing is. Hiermee is dit alternatief niet reëel om verder te verkennen.
Het tunnel alternatief met boortunnels in Vught en langs Helvoirt vraagt een investering van circa € 800 mln. inclusief eco passages, bermbeveiliging, viaduct Sparrendaalseweg, snelfietsvoorzieningen etc. (boortunnels sec € 330 mln. in Vught en € 365 mln. in Helvoirt). Dit alternatief heeft zowel voor als nadelen maar met de besparingsopgave in het achterhoofd is verdere inzet op een tunnelalternatief niet reëel.
Voor een verdere toelichting verwijzen wij naar hoofdstuk 2 van de haalbaarheidsstudie N65 (bijlage 2) waarin de afweging tot kansrijke oplossing in Zeef 1 is opgenomen. De beoordeling van de oplossingen en de toelichting op het beoordelingskader zijn opgenomen in paragraaf 2.4.

1.3 De resultaten van de VE-sessies (Value Engineering) doen afbreuk aan het VKA+
Met de VE-pakketten is een forse versobering van het VKA+ mogelijk. Echter, hoe groter de besparing des te meer wordt ingeboet op het doelbereik. Meekoppelkansen en een groene inpassing en ruimtelijke kwaliteit worden niet gerealiseerd. Ook de versobering bij Helvoirt en het opheffen van kruising Craijenstein, waardoor Vught minder aansluitingen krijgt op de N65, is voor ons niet bespreekbaar. Om die reden is het voor ons geen optie te versoberen.

1.4 Beroepsgrond stikstof is op termijn mogelijk op te lossen
Op dit moment is extern salderen binnen Noord-Brabant niet mogelijk, wat noodzakelijk is om het project verder te brengen. De verwachting is wel dat er komend jaar duidelijkheid komt over de vergunningverlening met betrekking tot stikstof. Dit betekent dat op dat moment gekeken kan worden of er perspectief is om het VKA+ verder te brengen. Hierbij is extern salderen de eerste vervolgstap en zal moeten worden aangetoond dat aan het additionaliteitsvereiste, depositiedaling door extern salderen niet nodig is om verslechtering natura 2000 gebieden te voorkomen, wordt voldaan. Hiervoor is onder andere een passende beoordeling noodzakelijk wat betekent dat een plan-m.e.r. moet worden opgesteld en is vergunningverlening i.v.m. stikstof aan de orde. Het te volgen pad wat in paragraaf 3.2.3 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 is geschetst (bijlage 2) is op voorhand niet onhaalbaar. De geschetste strategie is echter complex en onzeker en mede afhankelijk van de dan geldende regelgeving en is daarom vooralsnog een showstopper.

1.5 Bij nieuwe ruimtelijke procedure zijn de overige beroepsgronden geen belemmering voor de haalbaarheid.
De Boslaan voldeed onvoldoende aan de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg, maar heeft wel deze functie. Om die reden is de Boslaan door de gemeente Vught gereconstrueerd en het profiel aangepast. Door deze reconstructie is de verkeersveiligheid en doorstroming verbeterd. Bij een mogelijk vervolg van de reconstructie N65 wordt het resterende deel van de Boslaan aangepast. Geconcludeerd wordt dat er dan geen blokkades of problemen zijn met de verkeersafwikkeling en veiligheid. Voor een nadere toelichting zie blz. 9 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.4.1 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

De groencompensatie kan in een volgend besluit juridisch worden geborgd door in de regels van het op te stellen omgevingsplan/ inpassingsplan een voorwaardelijke verplichting op te nemen. Om inzichten vanuit de participatie mee te nemen wordt voorgesteld een bepaling op te nemen die het college de mogelijkheid geeft om af te wijken ten behoeve van een alternatief compensatieplan. Voor een nadere toelichting zie blz. 9 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.4.2 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

Voor wat betreft trillingen is de verwachting dat de toename van de trillingen door hogere intensiteiten met maatregelen kan worden teruggebracht tot het huidige niveau. Geadviseerd wordt om hiervoor in de nieuwe procedure trilling berekeningen te maken waarmee dit met de te nemen maatregelen wordt aangetoond, bijvoorbeeld met een dikkere fundering van de weg. Voor een nadere toelichting zie blz. 9 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.4.4 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

Voor wat betreft het BP-tankstation heeft de Raad van State geadviseerd het besluit te voorzien van een deugdelijke motivering. Hierbij moet de vraag worden gesteld of er aanleiding is voor een andere planregeling dan wel een deugdelijke motivering waarom de belangen van het tankstation niet opwegen tegen de met het plan te dienen doelen. Bij een mogelijk vervolg zal hier aandacht aan moeten worden besteed. Voor een nadere toelichting zie blz. 9 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.4.5 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

De landsadvocaat adviseert bij een nieuw ruimtelijk besluit, wat voor de reconstructie N65 nodig is, een plan-m.e.r. op te stellen. Vanwege de effecten op Natura 2000 gebieden is een passende beoordeling nodig waaruit deze plan-m.e.r.-plicht volgt. In een plan-m.e.r. kunnen ook andere alternatieven en varianten opnieuw betrokken worden voor een volwaardige milieuafweging. Voor een nadere toelichting zie blz. 9 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.5 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

1.6 Er kan worden meegelift op de oude aanvraag wijziging GPP (Geluid Productie Plafond)

Voor de reconstructie N65 is de procedure aanvraag wijziging GPP (Geluid Productie Plafond), die nodig is om de maximale geluidbelasting vast te leggen, niet gestopt maar on hold gezet. Dat betekent dat zolang er nog kan worden meegelift op de oude aanvraag, er de mogelijkheid blijft om gekoppeld te saneren. In de Wet milieubeheer is ook opgenomen, omdat er gekoppeld zou worden gesaneerd, dat de mogelijkheid blijft om autonoom (zonder project) te saneren. In de Wet milieubeheer is daarvoor geen wettelijke termijn gesteld en wordt naar verwachting in de Aanvullingswet een tekst opgenomen. Voor een nadere toelichting zie blz. 9 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.4.3 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

1.7 Niets doen is geen optie

Zonder grondige aanpak van de N65 zal deze rijksweg in de toekomst nog steeds een barrière vormen. Door toenemend verkeer zal de situatie bovendien niet veiliger worden en verslechtert de leefbaarheid. De luchtkwaliteit blijft ruim binnen de normen maar wordt ervaren als een probleem. Door de beperkte mogelijkheden voor het nemen van geluidmaatregelen wordt minder geluidsreductie gehaald. De verslechterde doorstroming op de kruispunten, vooral in Vught, draagt zeker niet bij aan vermindering van de barrièrewerking, verbetering van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

1.8 Kortetermijnmaatregelen zijn op zijn plaats

De realisatie van het VKA+ laat op zich wachten wat betekent dat de beoogde doelen op korte termijn niet worden gehaald. De noodzaak en urgentie voor het nemen van maatregelen blijven echter aanwezig. Het nemen van kortetermijnmaatregelen kan de pijn enigszins verzachten. Daarom zijn tijdens de Value Engineering-sessies kortetermijnmaatregelen geïnventariseerd die getroffen kunnen worden voorafgaande aan de reconstructie N65.

	Omdat bij de reconstructie de weg grootschalig wordt aangepakt zijn er nauwelijks no-regret maatregelen
Kleinschalig (vervalt na reconstructie)	- Flitsers en/of handhaving op roodlichtnegatie - 50 km/uur in Vught (compliceert t.z.t. mogelijk oplossing stikstof)
VKA+ onderdelen, vooruitlopend op reconstructie (no-regret)	- Ecopassage Groene woud - Bermbeveiliging buiten Vught en Helvoirt - Geluidschermen buiten Vught en Helvoirt - (Snel)fietsvoorzieningen buiten Vught en Helvoirt
Kan niet eindeloos wachten op reconstructie	- Groot onderhoud N65 (2024 – 2027), eventueel in combinatie met optimalisatie N65 - Vervanging VRI's door iVRI's, eventueel samen met kleinschalig optimaliseren van kruispunten - Geluidmaatregelen (bron-, overdracht-, en gevelmaatregelen)
Verkeer reducerende maatregelen	- Verdere inzet op fietsvoorzieningen - Verdere inzet op openbaar vervoer - Verdere inzet op deelmobiliteit

Understanding today.
Improving tomorrow.

Partners hebben unaniem aangegeven dat kort na besluitvorming over het vervolg van de reconstructie N65, over de kortetermijnmaatregelen een plan van aanpak door de stuurgroep wordt vastgesteld. Naar verwachting in het eerste kwartaal van 2024. Samen met de partners, naar verwachting onder aansturing van de gemeente Vught, wordt onderzocht welke maatregelen haalbaar zijn en moeten worden uitgevoerd.
In het advies aan de stuurgroep (blz. 1 van bijlage 1, laatste alinea) en in de rapportage "Haalbaarheid vervolg N65" (Bijlage 2, paragraaf 3.6 op blz. 59) zijn hiervoor suggesties gedaan. Deze zijn niet uitputtend.
Inmiddels is al wel duidelijk dat het Openbaar Ministerie (OM) wil meewerken aan het plaatsen van flitsers. Het OM is voornemens om in 2024 één flitspaal naar de kruising met de De Bréautélaan te verplaatsen, zodat deze ook kan worden ingezet voor het registreren van het rijden door roodlicht (roodlichtnegatie), en wel in de richting van Tilburg. In 2025 wordt bij een ongewijzigde situatie op de kruising met de Vijverbosweg een flitspaal geplaatst die eveneens zowel snelheid als roodlichtnegatie registreert, en wel in de richting van Den Bosch. Wij hebben het OM ook verzocht een flitspaal te plaatsen bij de kruising met de Torenstraat in Helvoirt. Op basis van meetbare cijfers en objectieve criteria ziet OM helaas geen probleem met roodlichtnegatie en daarom ook geen reden om een flitspaal te plaatsen.

Kanttekeningen

1.1 Er is budgetspanning

Wanneer je uitgaat van de meest recente raming van het VKA+ met prijspeil 2023 bedragen de kosten circa € 261 mln. inclusief btw en inclusief reeds gedane uitgaven. De geraamde kosten (en de daarop gebaseerde kostenverdeling) die in de BOK (bestuursovereenkomst) zijn opgenomen met prijspeil 2019 bedragen circa € 180 mln. inclusief btw. Dat betekent zonder indexering naar prijspeil 2023 een tekort van circa € 80 mln.

Indien de kosten/bijdragen conform de bestuursovereenkomst met de iboi (index van de bruto overheidsinvesteringen) worden geïndexeerd tot het prijspeil 2023 betekent dit een geïndexeerd budget van circa € 210 mln. inclusief btw. Dat betekent een tekort van circa € 50 mln. inclusief btw.

In de bestuursovereenkomst is voor de meekoppelkansen (bermbeveiliging, geluidsanering, eco-passages, snelfietsroute) aanvullende budget opgenomen. Als je deze projectonderdelen op pp 2023 indexeert ontbreekt voor deze onderdelen circa € 29 mln. inclusief btw aan financiering. Na volledige financiering van de meekoppelkansen resteert een tekort van circa € 21 mln. inclusief btw.

Over de extra bijdrage aan de reconstructie N65 moeten we met partijen in gesprek.
Uitgaande van een extra bijdrage pp 2023 van minimaal € 51 mln. (zonder meekoppelkansen) en maximaal € 80 mln. bedraagt de indicatieve extra bijdrage voor de gemeente Vught tussen de € 7,65 en € 12 mln. inclusief btw.

Voor een nadere toelichting zie blz. 6 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.3 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

Participatie

Er is een informatiegroep ingesteld met als doelstelling het informeren van belangengroepen over de voortgang van de werkzaamheden van de Taskforce N65. In de informatiegroep kunnen deelnemers vragen stellen over proces en inhoud. Ook kunnen zij een reactie geven. Waar zinvol zullen deze reacties worden meegenomen naar de Taskforce. Voor de informatiegroep zijn uitgenodigd vertegenwoordigers van Vereniging platform Vught Structureel, Vught Participeert, Comité N65, Stichting Boom & Bosch, Samen voor Vught, NMV Het groene hart Brabant, MKB, Bomenstichting, Vereniging IVN/Natuur- en Milieugroep Vught en VNO/NCW Brabant-Zeeland.
De informatiegroep krijgt het advies en de rapportage "Haalbaarheid vervolg reconstructie N65" nadat deze is verstrekt aan de gemeenteraad.

Financiën

De kosten van het VKA+ prijspeil 2023 bedragen € 261.633.627,- inclusief btw. Zie hiervoor de Haalbaarheidsstudie Vervolg Reconstructie N65 Paragraaf 3.3. waaruit onderstaande tabel.

Bouwstenen	Raming RHDHV juni-2020 (v8.4) incl BTW	Verdeling prijsindexering overige bouwstenen incl. BTW	Specifiek aan VKA+ toe te wijzen extra kosten conform berekening extra kosten 2023 incl. BTW	Raming juni-2020 inclusief specifiek toe te wijzen extra kosten 2023 incl. BTW	Totaal kosten per bouwsteen inclusief alle extra kosten prijspeil 2023 incl. BTW
N65 - VKA+	158.056.162		4.587.320	162.643.482	207.752.108
Geluidsschermen MJPG	13.731.396	543.388		14.274.783	18.233.847
Ecoducten Groenendaal en Broekleij	9.425.321	372.985		9.798.306	12.515.833
Extra kosten Snelfietspad	4.753.291	188.100		4.941.391	6.311.870
Extra kosten groot onderhoud (POF)	1.587.270	62.812		1.650.082	2.107.727
Extra kosten bermbeveiligingsmaatregelen	10.558.187	417.815	541.813	11.517.815	14.712.242
prijsindexering PI 2018 - 2021 overige bouwstenen (module 7)	1.585.101				
	199.696.726	1.585.101	5.129.133	204.825.859	
TOTAAL N65 - VKA+ inclusief alle overige bouwstenen					261.633.627

Figuur 3-13 Kostenraming 2023 verdeeld over bouwstenen

Dat betekent dat er prijspeil 2023 een budgetspanning is van circa € 80 mln. inclusief btw. Omdat de uitvoering later plaatsvindt dan 2023 zullen de kosten verder toenemen. Deze zijn afhankelijk van de ontwikkelingen met betrekking tot de kostenstijgingen en het feitelijke moment van uitvoeren. Om nu met Rijk en provincie afspraken te maken over de dekking van het tekort voert te ver. We zullen eerst - over enkele jaren - zicht moeten hebben op een haalbare lange termijn oplossing voor de N65. De bestuursovereenkomst blijft echter leidend voor partijen.

Over de kosten die voor rekening van de gemeente Vught komen, moeten nadere afspraken worden gemaakt met onze partners die zijn gebaseerd op de gesloten bestuursovereenkomst en op de kostenontwikkeling van de meekoppelkansen. De reguliere indexatie met uitzondering van onvoorziene omstandigheden komt voor rekening van de provincie. Zie voor een nadere toelichting op de budgetspanning blz. 6 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.3 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2).

Aan de provincie is onze bijdrage groot € 27,186 mln. voldaan en is gebaseerd op de initiële raming uit de bestuursovereenkomst p.p. 2019 € 180.925.000 inclusief btw.

Over de extra bijdrage aan de reconstructie N65 gaan we met partijen in overleg. Uitgaande van een extra bijdrage pp 2023 van minimaal € 51 mln. (zonder meekoppelkansen) en maximaal € 80 mln. bedraagt de indicatieve extra bijdrage voor de gemeente Vught tussen de € 7,65 en € 12 mln. inclusief btw. Afhankelijk van het tijdstip van uitvoeren en de prijsontwikkeling wordt de bijdrage hoger.
Voor een verdere toelichting zie kanttekening 1.1 en blz. 6 van het advies aan de stuurgroep (bijlage 1) en paragraaf 3.3 van de haalbaarheidsstudie vervolg N65 (bijlage 2)

Voorafgaande aan de doorstart op termijn zal een dekkingsvoorstel aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Vught

Communicatie

Gezien de omvang en impact van het project is het besluit dit op pauze te zetten en is de intentie om uiteindelijk door te starten belangrijk nieuws. Daarom is daarover met een persbericht van de partners gecommuniceerd en heeft voorafgaand daaraan een persgesprek plaatsgevonden. Hierin lichten de portefeuillehouder en gedeputeerde het besluit toe en worden vragen beantwoord.

Het persgesprek heeft plaatsgevonden na ons collegebesluit van 28 november en nadat de gemeenteraad op de hoogte is gesteld. Bij het bekend maken van het besluit geldt uiteraard het voorbehoud dat de raad er in februari 2024 mee instemt.

De informatiegroep van belangrijke stakeholders (vermeld onder 'participatie') zullen na het persgesprek en nadat de gemeenteraad kennis heeft genomen van ons besluit, via e-mail met bijgevoegd persbericht en advies en rapportage, worden geïnformeerd. Met de informatiegroep wordt kort na het verstrekken van de informatie een bijeenkomst belegd.

Burgemeester en wethouders van Vught,

De secretaris

W.F.F. Keijzers

de burgemeester

R.J. van de Mortel

Openbare bijlage(n):

Bijlage 1: Advies Stuurgroep
Bijlage 2: Haalbaarheidsstudie vervolg N65