Van: Bestuur@N65.nl
Verzonden: zondag 24 december 2023 10:33
Aan: Secretariaat B&W
CC: Secretariaat@n65.nl; Ans Beijens-Swalen; Stefan Mees; Nathalie Pullens; Bert Timmermans; albert@vvdvught.nl; Eddie van Doorn; guusvanwoesik@planet.nl; Koen van Dinther; Jos den Otter; Mike Venrooij; Ayah Yacoub; toine@pvda-gl.nl; Jan van Iersel; Rutger Jans; Martien Vromans; gbjoseph@live.nl; Janine Wildschut-Gorissen; Bert Timmermans; Désirée Prinsen-Rasenberg; dion@d66vught.nl; Willem-Jan de Graaff; Bregje Peijnenburg; Femke van de Ven; Nino de Lange; Ton van der Vossen; kim@pvda-gl.nl; pvdm@d66vught.nl; karin@pvda-gl.nl; Ayah Yacoub; Joris Vrensen; Mathieu Baudoin; Dani Smith
Onderwerp: Zalig Kerstfeest en een Gelukkig Nieuwjaar
Bijlagen: Vragen-aan-TaskForce-def.pdf

Let op: Deze mail komt van buiten onze organisatie. Help mee om onze organisatie veilig te houden en denk na voordat je op een link klikt of een bijgevoegd bestand opent.

Geacht College van B&W,

De Stuurgroep komt in dit advies tot de conclusie dat een tunneloplossing in Vught en Helvoirt niet reëel is en de Zuidtangent ten opzichte van het VKA niet de oplossing voor stikstof of budget is die de Stuurgroep vraagt en ook niet reëel is om verder te verkennen. De Stuurgroep blijft bij VKA+ ondanks het feit dat de Raad, vrijwel unaniem, het 'Nie wieder' voor VKA+ uitsprak begin dit jaar.

Wij denken dat de Stuurgroep, c.q. TaskForce ernstige denk- en rekenfouten maakte in haar analyse. Om die, althans deels, boven water te brengen verzoeken we u de Task Force te verzoeken z.s.m. bijgaande vragenlijst te beantwoorden, in ieder geval ruim voor de komende Raadsvergadering in Januari 2024 over dit onderwerp. Graag ontvangstbevestiging van deze mail. Dank voor uw moeite.

Nog een zalig Kerstfeest toegewenst en een voorspoedig 2024

Met vriendelijke groet,
voorzitter

22 Vragen aan de Task Force

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?

2. 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?

3. 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?

4. Is het de TaskForce ook ontgaan dat door nieuwe EU normen er nu al PM2.5 overschrij-dingen 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?

Verkeerscijfers

5. 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 locaal 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.

6. 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?

Kosten Zuidtangent

7. 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.

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

9. 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?

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

11. 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).

12. 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*?

13. 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?

14. 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?

15. 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?

16. 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.

Kosten (boor)tunnels

17. 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:
A. 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
B. 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.
C. Het belangrijkste voordeel van een (boor)tunnel t.o.v. van VKA+ is geen verkeersge-relateerde luchtverontreiniging en lawaai. Volgens de MKBA-regels van 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)tunnel-oplossing heel goed terugverdiend kunnen worden. Waarom zijn die voordelen van een (boor)tunneloplossing niet gekwantificeerd via de bekende Dalys en Volys?

18. 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 er bij 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?

19. 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 omhoog-schoten 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 wet-houder 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 de TaskForce calculatie met €713,343,090 incl. BTW. Vraag is waarom de TaskForce zoveel hoger uitkomt?

20. 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?

21. 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.

22. Tot slot volgt de hamvraag. De Taskforce concludeert dat verdere inzet op een tunnel-alternatief niet reëel is vanwege het overheidsbudget. Maar ontkent niet dat verkeersgere-lateerde 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 gefinan-cierd 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.

Bijlage A. Specificatie conventionele gegraven tunnels conform IGG calculatie.

Begroting conventionele gegraven tunnels conform IGG	Vught	Helvoirt
Lengte gesloten deel	1700 m	1300 m
Bouwkosten direct benoemd eenheid	56 mln/km	56 mln/km
Bouwkosten direct benoemd	94 mln	72 mln
Lengte open tunnelmonden (toeritten)	2 x 130 m	2 x 130 m
Bouwkosten direct benoemd eenheid	44 mln/km	44 mln/km
Bouwkosten direct benoemd	12 mln	12 mln
Bouwkosten direct benoemd totaal per tunnel	**106 mln**	**84 mln**
Toeslagfactor naar investeringskosten	2,5	2,5
Investeringskosten totaal per tunnel (pr jspeil december 2020)	**265 mln**	**210 mln**
Indexatie van prijspeil december 2020 naar medio 2023	12 %	12 %
Investeringskosten totaal per tunnel (pr jspeil medio 2023)	**297 mln**	**235 mln**
Investeringskosten totaal (prijspeil medio 2023)	**532 mln**	
Toeslagfactor: 10% nader te detailleren + 23,5 % indirecte bouwkosten + 8 % engineering + 8 % vastgoed/omgeving + 30 % risicoreservering + 21 % BTW = 2,49 totaal		

Bijlage B. Specificatie Lunetten tunnelkosten conform IGG calculatie.

Begroting Lunettentunnels A-volverdiept conform IGG	Vught	Helvoirt
Lengte gesloten deel	1700 m	1300 m
Bouwkosten direct benoemd eenheid	36,7 mln/km	36,7 mln/km
Bouwkosten direct benoemd	62,4 mln	47,7 mln
Lengte open tunnelmonden (toeritten)	2 x 130 m	2 x 130 m
Bouwkosten direct benoemd eenheid	23,2 mln/km	23,2 mln/km
Bouwkosten direct benoemd	6,0 mln	6,0 mln
Bouwkosten direct benoemd totaal per tunnel	**68,4 mln**	**53,7 mln**
Toeslagfactor naar investeringskosten	2,5	2,5
Investeringskosten totaal per tunnel (pr jspeil december 2020)	**171 mln**	**134 mln**
Indexatie van prijspeil december 2020 naar medio 2023	12 %	12 %
Investeringskosten totaal per tunnel (pr jspeil medio 2023)	**192 mln**	**150 mln**
Investeringskosten totaal (prijspeil medio 2023)	**342 mln**	
Toeslagfactor: 10% nader te detailleren + 23,5 % indirecte bouwkosten + 8 % engineering + 8 % vastgoed/omgeving + 30 % risicoreservering + 21 % BTW = 2,49 totaal		