

Stichting Comité N65
Eikenheuveldreef 16
5263EM VUGHT

Uw kenmerk	Reactie op antwoorden TaskForce op 22 vragen	Datum	18 maart 2024
Ons kenmerk	RI/ Z21 - 237770 / UIT/24 - 603088	Verzonden	19 MAART 2024
Behandeld door	R.H.M. Papavoine / +31736580709		
Onderwerp	Reactie op antwoorden TaskForce op 22 vragen		

Geachte bestuur,

Op 31 januari heeft u van ons antwoord gekregen op de 22 door u gestelde vragen aan de Taskforce over denk- en rekenfouten in de analyse. Hierop heeft u op 14 februari gereageerd. Uw reactie is per onderwerp kort samengevat en is cursief weergegeven. Per onderwerp geven wij u vervolgens een reactie.

Baten en kosten, plussen en minnen

U stelt dat wij de gemeenteraad kennis hebben onthouden. Op basis van de opdracht van de stuurgroep aan de Taskforce, waarbij de gemeenteraad is betrokken en waarover de gemeenteraad is geïnformeerd, heeft de taskforce een rapportage opgesteld. Op basis van deze rapportage heeft er op 14 december 2023 een raadsdialoog plaatsgevonden waarbij de gemeenteraad zich heeft laten informeren. Vervolgens heeft er op 18 januari 2024 een politieke discussie plaatsgevonden in de commissie Ruimte. Het definitieve besluit over het vervolg van de reconstructie N65 is door de gemeenteraad op 1 februari 2024 genomen. Wij zijn van mening dat de gemeenteraad op de juiste wijze is geïnformeerd.

Voortijdige sterfte door verkeers-gerelateerd fijn stof

U stelt dat wij het echte probleem ontkennen. Wij ontkennen het probleem niet maar geven aan dat in de procedure is getoetst aan de norm.

Verkeerscijfers

U stelt dat er in het model mogelijk meerdere modelfouten zijn en dat routeplanners andere resultaten geven. Wij zijn en blijven van mening dat het in de procedure gebruikte verkeersmodel een goede weergave geeft van de verkeerseffecten. Het verkeersmodel is een complex instrumentarium dat tot een zo evenwichtig mogelijk modelresultaat komt. Hoe verkeer gaat rijden is een gevolg van alle relaties in het verkeersmodel samen, in combinatie met de beste routekeuze voor eenieder. Voor de berekeningen met het verkeersmodel (BBMA 2022) is in tegenstelling tot wat de stichting

aangeeft wel een basisjaar opgenomen, het basisjaar 2019, en vervolgens gekalibreerd en toegepast op de prognose-referenties.

Het door u gevraagde maatregelenpakket vindt u in de rapportage haalbaarheid vervolg reconstructie N65, op bladzijde 8 van bijlage 8: “Zeef 2 verkeersplots”.

Kostencalculatie en indexatie

U stelt dat er geen bewijs is dat de gehanteerde calculatiebronnen van RHDHV verfijnder zijn dan het bouwkompas en de in de bouwkompas gehanteerde indexering en dat kostenbewust worden verhoogd om alternatieven af te serveren. Wij blijven van mening dat de door RHDHV gebruikte calculatiebron een goede basis vormt voor de uitgevoerde calculaties en nemen afstand van uw stelling dat wij bewust de calculaties van de alternatieven hebben gemanipuleerd om deze te kunnen afserveren.

BTW

U stelt dat btw voor de provincie wel compensabel is. Wij hebben kennisgenomen van het HR-cassatiearrest ECLI:NL:HR: 2016:2725 en het behoeft geen uitleg dat dergelijke kaders, wetten en jurisprudentie bekend zijn bij de partners en de belastingdienst. In het genoemde arrest wordt een specifieke en niet vergelijkbare casus getoetst aan de kaders uit voorgenoemde wetten. We zien in genoemde jurisprudentie geen handvatten voor het standpunt dat Comité N65 in neemt over dat de provincie wel btw mag compenseren wanneer zij een reconstructie aan de N65 uitvoert. De provincie kan geen aanspraak maken op compensatie uit het Btw-compensatiefonds. Het rijk kan voor haar infra zelf geen beroep doen op de Wet op de omzetbelasting 1968 of de Wet op het btw-compensatiefonds. Dat het rijk aan de provincie opdracht heeft gegeven het werk uit te voeren, maakt niet dat er (dan opeens wel) btw gecompenseerd mag worden. Voor een reconstructie van de N65 geldt dat de provincie btw-afdracht is verschuldigd aan de Belastingdienst voor bijdragen die zij heeft ontvangen van het Rijk, de gemeente Vught en voorheen gemeente Haaren. Deze bijdragen zijn inclusief BTW. De bijdragen die de provincie en Vught doen in Rijksinfra (de N65) is niet verrekenbaar (Wet op de omzetbelasting 1968) of compenseerbaar (Wet op het btw-compensatiefonds). Bovenstaande is in lijn met relevante wet- en regelgeving en afgestemd met de belastingdienst.

Kostencalculatie Zuidtangent

U stelt dat de Taskforce bij de Zuidtangent een hogere vermenigvuldigingsfactor gebruikt dan bij het VKA+. Bij het VKA+ is in eerste instantie een toeslagfactor van 2,27 gebruikt. Door de actualisatie van die raming die in 2023 is gemaakt, waarbij ook de extreme prijsontwikkeling als gevolg van de oorlog in Oekraïne is meegenomen, is na actualisatie de factor tussen de directe kosten en de uiteindelijke totaalprijs 2,956 geworden. Diezelfde factor hebben wij ook bij de raming van de Zuidtangent gehanteerd, waardoor er niet met twee maten wordt gemeten.

PHS, Omkering spoor

U stelt dat de verdiepte ligging van het spoor na de N65 richting centrum kan beginnen. Gezien de zeer flauwe boogstralen in het alignement van het spoor is dat niet zo. Wij hebben gestreefd naar een zo lang mogelijke verdiepte ligging van het spoor. Dat betekent dat we de verdiepte ligging bij voorkeur nog eerder hadden laten beginnen vanaf de N65 in de richting van 's-Hertogenbosch. Daarnaast was uitgangspunt dat het spoor Tilburg – Den Bosch kruisingsvrij met het spoor richting Eindhoven – Den Bosch moest worden gerealiseerd. Hierop is het ontwerp van het spoorproject en de omkering gebaseerd. Bovendien is het wijzigen van het alignement van het spoor na het vaststellen van het Tracébesluit geen reële optie.

Zuidtangent: Aansluitingen op lokale wegen

U stelt dat de door ons getrokken conclusies getuigen van grote misverstanden en dat de indruk wordt gewekt van vooringenomenheid. In de per mail gevoerde communicatie wordt de term kruising klaarblijkelijk verschillend geïnterpreteerd en leidt tot misverstanden. Deze aanpassing was overigens niet de reden waarom een duurder 2x2 weg nodig was. Een 1x1 weg had namelijk bij realisatie al zijn maximale capaciteit bereikt. De aansluiting bij de Esscheweg was overigens de enige aanpassing van het door de stichting ingediende alternatief. Het overleg heeft per mail plaatsgevonden en was voldoende duidelijk voor ons en was nader overleg onzes inziens niet noodzakelijk. Overigens is er een zeer belangrijke reden om de zuidtangent niet te willen nastreven het doorsnijden van kwetsbare natuurgebieden.

Zuidtangent: Baten herinrichting N65

U stelt dat zonder baten geen serieuze besluitvorming mogelijk is en dat de MKBA de gemeenteraad is onthouden. Zoals eerder aangegeven was de opbrengstenkant geen onderzoeksvraag en heeft de gemeenteraad, zoals eerder geschetst, een zorgvuldig besluitvormingsproces doorlopen. Wij zijn van mening dat de gemeenteraad op de juiste wijze is geïnformeerd.

Kosten (boor)tunnels

U stelt dat meerdere alternatieven onderzocht hadden moeten worden en dat zonder het betrekken van baten serieuze besluitvorming onmogelijk lijkt. Zoals wij u eerder hebben aangegeven is een drietal alternatieven genoemd om te onderzoeken en is de Parkweg65 aan de alternatieven toegevoegd. Vanuit de informatiegroep, die kennis heeft van de opdracht aan de taskforce, is over het toevoegen van varianten geen aanwijzing gekomen. Voor een reactie op uw stelling over baten verwijzen wij u naar eerder hierover gegeven antwoorden.

Bouwkosten (boor)tunneloplossing

U stelt dat de calculatie van de boortunnels irreal is en het denkbaar is dat dit bewust is gedaan om de boortunnels af te serveren en dat instructies afwachten van de informatiegroep wijst op gebrek aan initiatief en/ of vooringenomenheid van de taskforce. In alle eerdere antwoorden hebben wij aangegeven dat wij vertrouwen hebben in de kostenramingsaanpak van RHDHV en dat deze naar onze mening robuust en reëel is. De opdracht vanuit de stuurgroep was duidelijk en de Taskforce heeft zich daaraan gehouden. Onduidelijkheden hebben wij zoveel als mogelijk weg proberen te nemen door contact te zoeken met de indieners van de alternatieven. Samen voor Vught heeft het initiatief genomen om de Parkweg65 aan wethouder Du Maine aan te bieden, waarop het alternatief een plek heeft gekregen in het onderzoek en de rapportage "Haalbaarheid vervolg reconstructie N65". Eerder hebben wij u het proces geschetst wat heeft geleid tot het besluit van de gemeenteraad het VKA+ als uitgangspunt te nemen voor een vervolg.

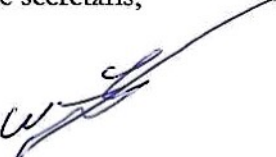
Samenvattend: wij hebben, samen met onze betrokken en deskundige partners, bij herhaling vastgesteld dat, binnen de vastgestelde kaders:

- processen en procedures zorgvuldig zijn gevolgd
- keuzes weloverwogen zijn gemaakt
- besluiten goed afgewogen zijn genomen
- alternatieven zijn onderzocht, doorgerekend en beoordeeld.

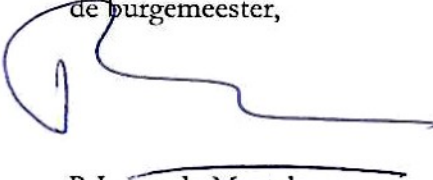
Het resultaat is en blijft dat het besluit van de gemeenteraad om de VKA+ variant als uitgangspunt te (blijven) nemen, gebaseerd is op beproefde feiten en onderbouwde gegevens. Dat maakt dit besluit tot een weloverwogen en verantwoorde keuze in het algemeen belang.

Zoals voorgaand aangegeven heeft het zorgvuldig doorlopen proces over het vervolg van de reconstructie N65 geleid tot het besluit van de gemeenteraad. Omdat de ontstane impassen naar verwachting nog enkele jaren zal duren vinden wij het noodzakelijk om kortetermijnmaatregelen te nemen die de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren. Hierover wordt op korte termijn een besluit genomen en volgt een intensief participatieproces. Wij gaan ervan uit dat u hieraan een positieve bijdrage zult leveren.

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



W.F.F. Keijzers



R.J. van de Mortel