

Vught



## Raadsvoorstel

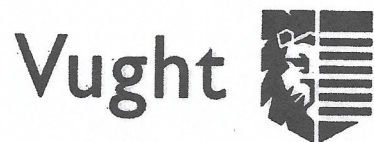
Onderwerp: Financiële strategie N65  
Afdeling: Ruimte  
Datum behandeling in B&W: 18 oktober 2011  
Datum raadsvergadering: 10 november 2011  
Nummer: 2011 - 62  
Zaaknummer: Z11 - 31133 / GRIFBW / 11 - 00618  
Afdelingshoofd: mevr. ir. J.M.T. van Hapert

## Samenvatting

In navolging van de raadsbijeenkomsten op 8 en 26 september inzake de strategie rijksinfrastructuur stelt het college voor om in te stemmen met de *principebereidheid* om € 10 miljoen te investeren in de verdiepte ligging N65, zoals uitgewerkt in variant 2B+.

Het gaat op dit moment om het uitspreken van een principebereidheid. Zodra meer helderheid bestaat over het exacte maatregelenpakket, het moment van realisatie en de kostenverdeling zal een concreet financieringsvoorstel worden uitgewerkt en voorgelegd aan de raad.





## 1 Waarom een financiële bijdrage?

Tijdens het Algemeen Overleg MIRT van juni 2011 (overleg Minister – Tweede Kamer) heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu onder druk van een motie vanuit de Tweede Kamer aangegeven dat zij bereid is om financiering te zoeken voor een duurzame oplossing voor de N65, mits de regio bereid is om de helft van de kosten te dragen. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van mei 2011 (overleg gedeputeerde – Minister) heeft gedeputeerde Van Heugten namens de stuurgroep N65 deze principe bereidheid reeds uitgesproken, mits de regionale voorkeursvariant gerealiseerd zou worden.

In navolging op de toezeggingen uit bovenstaande overleggen heeft de regio de opgave om ten behoeve van het aankomende Bestuurlijk Overleg MIRT van 9 november de regionale financieringsbereidheid "hard" te maken. In de stuurgroep N65 van 18 augustus jl. is afgesproken dat alle gemeenten en de provincie voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg MIRT een collegebesluit nemen inzake hun *principebereidheid* tot financieel commitment. Op basis van deze collegebesluiten zal de stuurgroep N65 gezamenlijk haar inzet bepalen ten behoeve van het aankomende bestuurlijk overleg met de Minister.

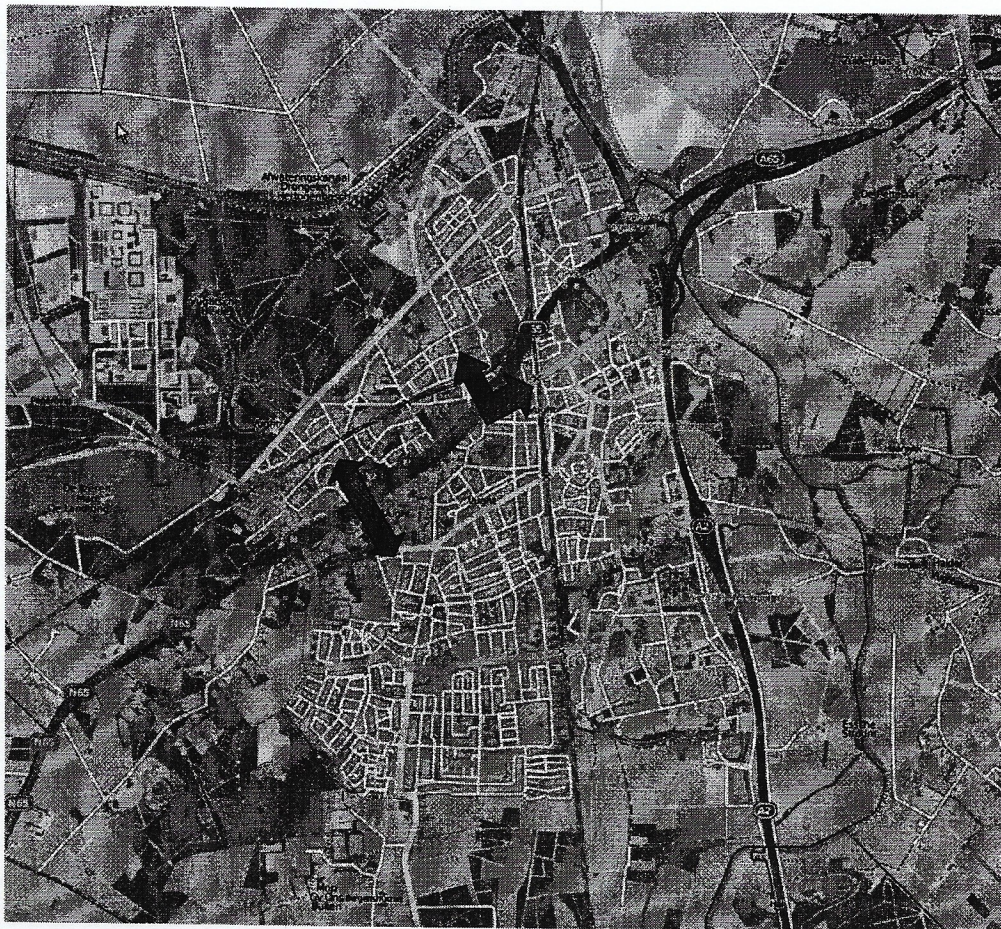
Het is een lastige opgave om op dit moment in het proces tot financieel commitment te komen, zeker in tijden van bezuinigingen. Echter, als het de regio niet lukt om haar financieringsbereidheid te concretiseren, is de kans reëel dat de Minister van Infrastructuur en Milieu dit als argument aangrijpt om het project te beëindigen. Ook bestaat het risico dat de Tweede Kamer de steun aan het project opzegt. Want alhoewel kamerbreed al twee jaar wordt gepleit voor een structurele oplossing van de problemen op de N65/Vught, heeft deze Tweede Kamer ook altijd benadrukt dat de Minister alleen maar iets kan doen als de regio bereid is tot co-financiering.

Ervaring leert dat wanneer geld op tafel moet komen partijen de neiging hebben om op elkaar te wachten. Iedereen houdt de kaarten voor de borst, tot de ander de eerste zet doet. Vught heeft echter het grootste probleem. Als er nu niets gebeurt, is het momentum voorbij en kunnen we mogelijk 15 jaar wachten tot er zich weer een kans voor doet. Om deze reden wordt voorgesteld om een krachtig en serieus financieel "bod" op tafel te leggen ter waarde van € 10 miljoen. Dit dwingt andere partijen om ook hun financiële verantwoordelijkheid te nemen. Alleen zo komt de realisatie van de verdiepte ligging N65 weer een stap dichterbij.

## 2 Onderbouwing hoogte van de bijdrage

De kosten van de regionale voorkeursvariant 2B+ zijn geraamd op € 130 miljoen. Deze voorkeursvariant 2B+ gaat uit van een verdiepte ligging van de N65 vanaf het spoorviaduct tot aan de kruising Boslaan – Vijverbosweg. Ter hoogte van de huidige kruising met de Helvoirtseweg en de Martinilaan wordt een gelijkvloerse oversteek gerealiseerd, waardoor de verbinding tussen Vught Noord en Vught Zuid wordt hersteld. De bereikbaarheid van percelen met een erfaansluiting op de N65 wordt gewaarborgd. Waar nodig zal een parallelweg gerealiseerd moeten worden. De kosten van de maatregelen in Vught zijn geraamd op circa € 90 miljoen.

# Vught



De onderbouwing van de hoogte van de Vughtse inzet is als volgt opgebouwd:

- Uitgangspunt is 50% rijk – 50% regio, oftewel € 65 miljoen rijk - € 65 miljoen regio.
- Het probleem in Vught is het grootst, maar de kosten van de oplossingsmaatregelen in Vught zijn ook het hoogst. Van de beoogde regiobijdrage van 65 miljoen heeft € 45 miljoen betrekking op maatregelen in Vught.
- Alle partners van de stuurgroep N65 betalen mee aan de regiobijdrage. Maar gezien aard en omvang van problematiek Vught, dragen met name Vught en de provincie de financiële verantwoordelijkheid voor dit onderdeel in het investeringspakket.
- Een serieus en krachtig bod vanuit Vught heeft een positief effect op de financieringsbereidheid van overige partners, waaronder de provincie.

Op basis van bovenstaande punten wordt voorgesteld om de *principebereidheid* uit te spreken om als gemeente Vught € 10 miljoen bij te dragen aan de financiering van de verdiepte ligging van de N65 in Vught, zoals geformuleerd in variant 2B+. Dit komt overeen met circa 10% van de totale investeringsopgave in Vught.

# Vught



De verwachting is dat een lager financieel "bod" niet het beoogde strategische effect heeft, waardoor geen draagvlak ontstaat om de financiering van de verdiepte ligging haalbaar te maken.

Het is op dit moment niet wenselijk om een hoger financieel "bod" op tafel te leggen. Dit hangt ondermeer samen met het feit dat er naast de co-financiering van een verdiepte ligging N65 op het gebied van rijksinfrastructuur ook aanvullende kosten gemaakt moeten worden door de gemeente. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende zaken:

- De realisatie van de verdiepte ligging N65 heeft consequenties voor de lokale verkeersstructuur. Er zullen aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om de lokale verkeersstructuur aan te passen aan de nieuwe situatie;
- Voor de realisatie van de verdiepte ligging N65 en eventuele aanvullende maatregelen in het onderliggende wegennet kan het nodig zijn om grond te verwerven. Kosten voor vastgoed zijn nog niet opgenomen in de huidige kostenramingen;
- Vught zal vermoedelijk gevraagd worden om een eigen bijdrage te leveren aan de door de gemeente gewenste (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Hierbij kan gedacht worden aan een bijdrage ten behoeve van een ongelijkvloerse spoor overgang of bijvoorbeeld aanvullende maatregelen om cumulatieve geluidsoverlast te voorkomen.
- Om tot een verantwoorde inpassing van PHS te komen kan er voor gekozen worden om de lokale verkeersstructuur zo aan te passen dat een eventuele ongelijkvloerse spooroverweg extra wordt belast, terwijl gelijkvloerse spooroverwegen worden ontlast. Deze aanpassing van de lokale verkeersstructuur zal ook om investeringen vragen.

Op dit moment in het proces is er nog geen kostenraming te maken van bovengenoemde maatregelen. Het college hecht er wel aan om richting de raad het signaal af te geven dat het hier om een substantieel bedrag gaat, wat in de miljoenen kan lopen. Zodra de relevante informatie beschikbaar is zullen de omvang van de genoemde investeringen in combinatie met de verkeerseffecten zo snel mogelijk in beeld worden gebracht. Besluitvorming over het totale maatregelenpakket in relatie tot de benodigde investeringen is vanzelfsprekend aan de raad.

Het college zal in het huidige traject rond de verdiepte ligging N65 nadrukkelijk naar voren brengen dat de financiële bijdrage van Vught veel hoger is dan de *principebereidheid* om € 10 MLN bij te dragen aan de verdiepte ligging.

### 3 Financiële optimalisatie

Het zoeken naar mogelijkheden tot versobering en financiële optimalisering kan onderwerp zijn van het vervolgetraject. Het bedrag van € 10 miljoen is echter gekoppeld aan de uitgangspunten van variant 2B+: een verdiepte ligging met 2 dekplaten. Dit blijft ook zo in geval van financiële optimalisering.

#### 4 Dekkingsmogelijkheden

Het gaat op dit moment **slechts** om het uitspreken van een *financieringsbereidheid*. Zodra meer helderheid bestaat over het exacte maatregelenpakket, het moment van realisatie en de kostenverdeling zal een concreet financieringsvoorstel moeten worden uitgewerkt.

Om een afgewogen besluit te kunnen nemen kan wel een doorkijk worden gemaakt naar de mogelijkheden tot financiële dekking. De raad van Vught heeft reeds in 2009 besloten tot een bestemmingsreserve voor rijksinfrastructuur van € 1 miljoen. Daarnaast heeft de gemeente nog ruim 1 miljoen eigen bijdrage beschikbaar vanuit het convenant met RWS inzake korte termijnmaatregelen voor de N65 (dit is het investeringskrediet voor de langzaam verkeerstunnel N65). Ook doet het college in de programmabegroting 2012 het voorstel om in 2012, 2013 en 2014 tezamen € 1 miljoen te reserveren voor investeringskosten rijksinfrastructuur.

Ten behoeve van de overige € 7 miljoen zal op termijn een dekkingsvoorstel uitgewerkt moeten worden, op basis waarvan in de komende 10 à 15 jaar de benodigde middelen bijeengebracht worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de volgende dekkingsmogelijkheden:

- fonds Bovenwijkse voorzieningen;
- sparen;
- algemene reserve;
- innovatieve financieringsvormen (PPS);
- tijdelijke OZB verhoging.

Een daadwerkelijke financiële bijdrage van € 10 miljoen vraagt om een meerjarig financieringsplan, dat meerdere bestuursperioden zal bestrijken. Om deze reden is raadsbrede steun voor het nu voorliggende principebesluit een belangrijk streven.

In het financieringsplan zal ook uitwerking worden gegeven aan de wijze waarop de aanvullende investeringskosten van de gemeente Vught gedekt kunnen worden. Voor de kosten die betrekking hebben op aanvullende maatregelen aan de lokale verkeersstructuur zal onder andere gekeken worden naar de mogelijkheid om optimaal om te gaan met de beschikbare MOR-gelden.

#### 5 Moment van investeren

Er is nog geen duidelijkheid over het moment waarop de verdiepte ligging gerealiseerd zou kunnen worden. Het rijk heeft reeds aangegeven dat zij tot 2020 geen financiële ruimte meer heeft, omdat alle beschikbare budgetten reeds zijn gekoppeld aan investeringsplannen. Realisatie zou in dat geval pas mogelijk zijn in de periode na 2020, mogelijk zelfs pas in 2028. Dit geeft de gemeente Vught de tijd om de benodigde gelden bijeen te brengen. Indien rijk en regio besluiten dat een eerdere realisatie van de verdiepte ligging wenselijk is, zal voor het Vughts deel voorfinanciering moeten plaatsvinden door ijk of provincie. Op deze manier blijft voor Vught de mogelijkheid bestaan om over een langere periode 10-15 jaar de benodigde financiële middelen bijeen te brengen.

# Vught



## 6 Financiële consequenties, advies financieel beleid

Bij besluitvorming over een financiële bijdrage vanuit de gemeente Vught vormt de financieringspositie van de gemeente een aandachtspunt. Belangrijke leidraad daarbij is het handhaven van een veilige debt ratio (schuld in relatie tot totaal vermogen) van 60%.

De € 10 miljoen is, zoals nu voorzien, pas benodigd in 2028. Dit betekent dat Vught de tijd heeft om de benodigde middelen op een verantwoorde wijze te verkrijgen. Dit vraagt uiteraard wel om gerichte keuzes en verankering in onze toekomstige begrotingen.

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

  
mr. R.P.B.M. Brekelmans

  
R.J. van de Mortel

Bijlage(n):  
Ter inzage:  
Vertrouwelijk ter inzage:  
Onder geheimhouding ter inzage:

raadsbesluit  
Niet van toepassing  
Niet van toepassing  
Niet van toepassing