

College Gemeente Vught  
Secr. Van Rooijstraat 1  
5261 EP Vught

Betreft: uw schrijven RI /Z19 - 218375 / UIT / 21-404592

Datum: 27-01-2021

Geacht college van de gemeente Vught,

Op 14 januari jl. ontvingen wij uw schrijven RI /Z19 - 218375 / UIT / 21-404592. Uw reactie noopt ons tot het weergeven van onze bevindingen over de door u aangedragen aspecten.

Vooraf willen wij benadrukken dat er onderscheid dient te worden gemaakt tussen twee tunnelplannen. Ten eerste de Grondtunnel die geheel onder maaiveld ligt, en ten tweede de Lunettentunnel die deels ondergronds en deels bovengronds ligt. Hieronder bespreken wij eerst de Grondtunnel en vervolgens de Lunettentunnel.

Tijdens het burgerinitiatief "N65 Duurzaam" pleitten wij begin vorig jaar voor een nader onderzoek naar de mogelijkheden van een tunnel als alternatief voor de voorgestelde VKA+ variant.

Nadat jarenlang de optie voor een tunnel is afgehouden had het College, kort voor de raadsvergadering op 14 mei j.l., een calculatie voor een tunnel laten maken waaruit zou blijken dat een eenvoudige tunnel met 2 x 2 rijstroken € 412 miljoen kost. Het mag duidelijk zijn dat met een dergelijke hoge raming het niet eenvoudig was voor de gemeenteraad te elfder ure nog overstag te gaan richting een tunnel.

Vorig najaar hebben wij uit eigen middelen een kostenraming laten maken van een eenvoudige tunnel met 2 x 2 rijstroken dat uitgevoerd is door het specialistische IGG kostenbureau. Uit deze raming bleek dat de investeringskosten van een eenvoudige tunnel bijna tweemaal zo laag liggen als de kosten die het College begroot had. Dit zet een ander licht op uw brief d.d. 7 mei 2020 van het College aan de gemeenteraad waarin u schrijft over de begroting van een eenvoudige tunnel met 2 x 2 rijstroken.

In uw vorige brief d.d. 17 december 2020 vermeed u de aansnijding van dit punt in uw beantwoording. In uw brief van 14 januari jl. geeft u nu het volgende daarover als eerste aan:

*"De RAInfra tunnel betrof een variant van 1700 meter met 2x2 rijstroken en aansluitingen bij de Boslaan en Craijenstein. Van deze tunnel zijn de kosten berekend. U vraagt zich nu af of deze raming niet alsnog uitgaat van een bredere tunnel ter plaatse van de aansluitingen waardoor de tunnel duurder zou uitvallen."*

Op deze door ons aangedragen vraagstelling geeft u het volgende antwoord:

*"U krijgt hierbij nogmaals de bevestiging dat het uitgangspunt is geweest een tunnel van 2x2 rijstroken, zoals gemeld in onze brief aan de gemeenteraad van 7 mei 2020."*

En voorts:

*"De aansluitingen zijn niet verder uitgedetailleerd. De opgenomen bedragen voor de aansluitingen zijn – op bouwkostenniveau – iets hoger dan in de raming van IGG, maar de invloed op de totale raming van dit verschil is gering."*

Gelet op onze kennis van het Bouwbesluit vraagt uw antwoord toch om enige tekstexegese. In uw bovengenoemde antwoord herhaalt u het uitgangspunt van 2 x 2 rijstroken. Het mag duidelijk zijn dat een uitgangspunt niet per definitie ook altijd datgene behoeft te zijn wat daadwerkelijk in de begroting van RAInfra bureau opgeleverd is.

Voorts geeft u aan dat de aansluitingen niet verder uitgedetailleerd zijn, maar dat de kosten op de totale raming gering zijn. Ook hier kan deze zinsnede geïnterpreteerd worden als zijnde dat uitsluitend het deel van de aansluiting dat buiten de gesloten tunnel ligt, slechts marginaal in kosten meetelt.

Uw antwoord beschrijft op géén enkele wijze wat binnen de gesloten deel gebeurt. Dat kan met recht tot op heden een black-box genoemd worden. De bruikbaarheid van de calculatie van RAInfra vraagt om de feiten hoe deze tunnel er van binnen uit ziet.

In dat verband veronderstelt u in onze geparafraseerde vraagstelling dat de bredere tunnel uitsluitend betrekking heeft op de locatie ter plaatse van de aansluitingen. Deze beantwoording is een eufemistische parafrase. De bredere tunnel strekt zich uit over de gehele lengte van de tunnel van 1,3 km.

Iedereen die enige kennis van het Bouwbesluit over tunnelveiligheid heeft, weet dat er meer in uw tunnel schuilgaat dan de door u voorgestelde eenvoudige tunnel van 2 x 2 rijstroken. In het kader van het met open vizier met elkaar omgaan en het met een schone lei willen starten van het nieuwe College stellen wij het op prijs dat hier helderheid over komt.

Onze vereniging van burgers heeft haar kaarten open op tafel gelegd met een gespecificeerde begroting van een kostenbureau. Aan de door u beoogde transparantie zou u recht doen door ook uw kaarten op tafel te leggen. Hoe ziet uw gespecificeerde begroting eruit, voorzien van een duidelijke tekening met het aantal rijstroken voor elk deel van de doorsnede langs de gehele tunnel?

Ons verzoek lijkt ons niet te veel gevraagd gelet op het level playing field en de beoogde transparantie. Graag zouden wij deze informatie – dat zeker op de plank ligt – zo spoedig mogelijk ontvangen.

Vervolgens komen wij nu bij de Lunettentunnel. U geeft aan dat een aantal posten wellicht zou kunnen ontbreken in de door ons opgestelde begroting. Wij kunnen voor uw geruststelling gelukkig mededelen dat het merendeel van deze posten ingecalculleerd is. Dat betreft de volgende posten:

- fietstunnel Hoge Raam;
- viaducten Molenlaan en Esschebaan;
- aansluiting Groenewoud via noordelijke parallelweg richting Helvoirt intakkend op “oude N65”;
- landbouw/fietsviaduct Sparrendaalseweg;
- ecoduct Groenewoud en ecopassage Broekley;
- afwikkeling lokale verkeer via parallelweg en drie kruisingen in bebouwde kom Vught;
- noordelijke aansluiting van en naar N65 bovenop en inclusief versterkte deel tunneldak.

De lokale parallelweg in Vught is tevens grotendeels te benutten als bypass tijdens de bouwfase van de tunnel zoals ook voorzien is in VKA+. Dubbele kosten worden hiermee uitgespaard. Dit geldt tevens voor de tijdelijke bypass in Helvoirt die vanwege de nieuwe rondweg kan vervallen. De doorstroming in Vught kan tijdens de bouwfase ook beter gegarandeerd worden. In plaats van een smaller wegprofiel behorend bij een werk in uitvoering rijdt het verkeer over een standaard wegprofiel van de parallelweg.

Een verdere besparing is denkbaar doordat het viaduct Esschebaan in combinatie met de noordelijke parallelroute vanaf de “oude N65” tot aan Groenewoud ook ontsluiting geeft voor landbouwverkeer en fietsverkeer tussen beide zijden van de N65. Het viaduct Sparrendaalseweg zou dan geschrapt kunnen worden hetgeen ook minder landschappelijke verstoring geeft voor de napoleontische bomenlaan.

De snelfietsroute hebben wij vooralsnog buiten de budgettering gelaten daar in de bestuursovereenkomst staat dat het beschikbare budget van € 180,9 miljoen exclusief de bijdrage van de provincie in de realisatie van de snelfietsroute is. De hoogte van deze bijdrage is ons onbekend.

De bermbeveiliging lijkt een specifieke post te zijn gelet op de bestuursovereenkomst waarin deze post vermeld staat onder de benaming “uitvoering maatregelen bermbeveiliging op rest N65”.

Wat nog niet nader gespecificeerd is dat zijn de kosten voor afwerken en inrichting maaiveld, verwijderen van bestaande infrastructuur, compensatie van waterhuishoudkundige maatregelen, en ontsluitingen percelen. In overleg met IGG bouwkostenbureau is een verfijning te maken van deze posten, evenals voor vastgoed. Het mag duidelijk zijn dat deze kosten binnen een bepaalde bandbreedte blijven.

Interessant discussiepunt is de ongelijkvloerse aansluiting bij Helvoirt. Zoals u heeft kunnen zien, gaat de Lunettentunnel vooralsnog uit van een oostelijke rondweg rond de dorpskern van Helvoirt waarbij een nieuwe aansluiting aan de noordzijde voorzien is.

De bestaande gelijkvloerse kruising in Helvoirt is redelijk uitgebreid in die zin dat voor de Torenstraat en Molenstraat aansluiting geboden wordt in combinatie van autoverkeer en langzaam verkeer.

Echter, de nieuwe T-vormige aansluiting geeft zicht op een snelle verkeersafwikkeling daar slechts van één zijde aansluiting nodig is. Tevens heeft het langzaam verkeer een eigen viaduct via de Esschebaan en via de Sparrendaalseweg. De verkeersafwikkeling kan hierdoor uiterst vlot afgewikkeld worden.

Gelet op de onderliggende ambtelijke stukken blijft de N65 ten zuidwesten van Helvoirt beschouwd worden als een gebiedsontsluitingsweg. Niets staat in de weg om deze categorisering door te trekken tot voorbij de nieuwe aansluiting ten noordoosten van Helvoirt.

De vraag is derhalve of een ongelijkvloerse aansluiting hier nog veel meerwaarde heeft. Daarover zijn wij altijd bereid met u nader het gesprek aan te gaan.

Anderzijds betreft het hier een variantenstudie waarbij een rondweg niet mag ontbreken. Het handhaven van de huidige route door de bebouwde kom van Helvoirt is evengoed bespreekbaar voor zover - evenals ons voorstel in Vught - voldaan kan worden aan de doelstellingen voor wat betreft oversteekbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Wij gaan ook op dat trajectdeel graag in alle openheid het gesprek met u aan.

Voorts gaf u in uw brief aan dat onze bijgevoegde berekening niet voldoet aan de SSK-systematiek. Het IGG kostenbureau kon hiervoor echter géén echt relevante aanwijzingen vinden. Desalniettemin zijn wij bereid de investeringsraming in het standaard SSK-format opgesteld door IGG te laten gieten.

Bovenstaand hebben wij aangegeven dat onze Lunettenbegroting incl. maatregelen rondom Helvoirt in dezelfde orde van grootte ligt als het beschikbare budget. Door nadere afstemming over maatregelen is verdere optimalisatie denkbaar dat uiteraard in goed overleg kan plaatsvinden.

Daarbij wijzen wij u er op dat de Lunettentunnel ruim 2 km lengte heeft en daarmee ruim anderhalf maal zo lang is als de VKA+ open betonbak. De extra lengte ten noorden van de Helvoirtseweg is gescheiden te oormerken in de budgetvorming door de ligging buiten de scope. Dit tunneldeel verdient in het belang van Vught extra aanbeveling door de volledige aansluiting ter plaatse van de N65 zodat vermeden wordt dat het lokale wegennet overbodig belast wordt.

Verder is de ongelijkvloerse VKA+ onder ambtelijke druk, zo is in de stukken te lezen, aangewezen als Regionale Stroomweg. Het gevolg is dat de lokale mede-functie van de N65 als gebiedsontsluitingsweg in Vught conflicteert met de regionale functie van stroomweg. De mede-functie eruit lichten door middel van een lokale parallelweg verdient dan ook sterke aanbeveling ten gunste van de veiligheid.

Wij vragen dan ook aan het nieuwe College om hun woorden over transparantie en het tijdig betrekken van burgers waar te maken, ook bij dit uiterst belangrijke dossier. Wij verzoeken u met ons in harmonieus overleg te treden over de beste oplossing voor Vught en Helvoirt.

Tevens verzoeken wij u om de volgende processtap te zetten. De gemeenteraad kan als procespartij de Raad van State verzoeken om aanhouding van de lopende beroepszaak, in casu tot uitstel van behandeling van de voorlopige voorziening. De gemeenteraad dient daartoe een gemotiveerd verzoek te doen en daarbij aan te geven wat de reden is en voor hoelang het uitstel moet gelden.

De motivatie is gelegen in het kader van een serieuze behandeling van het Lunettenplan, mede gelet op de gang van zaken gedurende het gehele besluitvormingsproces tot nu toe.

Met vriendelijke groet,

A. Philip M. Helmer

Voorzitter Vereniging VughtParticipeert