Vught

Raadsinformatiebrief

Datum	17 december 2025
Onderwerp	Voortgang KTM N65, bestuurlijke opdracht
Zaaknummer	Z25 - 298502
Documentnr.	UIT/25 - 733044

Inleiding

Op 7 oktober 2025 is het ambtelijk advies omtrent kortetermijnmaatregelen N65 (KTM-N65) in de stuurgroep N65 (Het Rijk, provincie, gemeenten) besproken. Het doel van dit advies was om een akkoord te krijgen voor een samenhangende set kortetermijnmaatregelen ter verbetering van de veiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65. De stuurgroep heeft in oktober een opdracht opgesteld en is november akkoord gegaan om een voorlopig ontwerp voor de KTM-N65 uit te werken. De ambtelijke werkgroep N65 heeft hier in november de opdracht voor gekregen en gaat hier mee aan de slag.

Voorgeschiedenis

- Op 30 mei 2024 heeft in de commissie ruimte een opiniërend debat plaatsgevonden over het plan van aanpak kortetermijnmaatregelen N65 en de motie die de gemeenteraad hierover op 1 februari 2024 heeft aangenomen. De commissie heeft de lijn zoals in de motie en het plan van aanpak herbevestigd. Op 5 juni 2024 is opdracht verstrekt aan een adviesteam om de participatie op te starten. De participatie heeft plaatsgevonden in oktober en november 2024.
- Op 7 januari 2025 is er een raadsinformatiebrief gestuurd met de uitkomsten van de participatie voor de kortetermijnmaatregelen. Op 20 maart 2025 heeft er een raadsdialoog plaatsgevonden waarbij een presentatie is gegeven over het proces hoe het ambtelijk advies de kortetermijnmaatregelen N65 is opgesteld.
- Op 20 maart aansluitend aan de raadsdialoog was er een commissievergadering waarbij de raad haar mening en argumenten heeft gegeven op het ambtelijk advies. Met deze input is het ambtelijk advies KTM N65 aangepast en naar de stuurgroep N65 verstuurd voor de vergadering van 20 juni 2025.
- Op 1 juli 2025 is er een raadsinformatiebrief uitgestuurd over de voortgang kortetermijnmaatregelen naar aanleiding van de stuurgroep van 20 juni 2025.

Inhoudelijk

In de stuurgroep van 7 oktober N65 is het aangescherpte ambtelijk advies over de kortetermijnmaatregelen N65 besproken. In deze stuurgroep zijn ook de verdiepende vragen (uit de stuurgroep van 20 juni) over een aantal kortetermijnmaatregelen beantwoord. (Bijlage 2) De stuurgroep heeft op 7 oktober 2026 een besluit genomen dat

de ambtelijke werkgroep een bestuurlijke opdracht krijgt voor het opstellen van een Voorlopig Ontwerp (VO) kortetermijnmaatregelen N65.

Deze bestuurlijke opdracht voor het voorlopig ontwerp is november 2025 door de hele stuurgroep akkoord bevonden. De ambtelijke werkgroep is deze opdracht nu aan het uitwerken. In bijlage 1 Bestuurlijke opdracht KTM-N65 definitief staat de uitgebreide opdrachtformulering.

Concreet genoemde kortetermijnmaatregelen N65 in het advies zijn:
1) Aanleg fietstunnel De Bréautélaan/ Martinilaan (alternatief fietsbrug meenemen)
2) Aanleg fietstunnel Torenstraat (alternatief fietsbrug meenemen)
3) Herinrichting kruising Boslaan
4) Plaatsen snelheidsmeters langs de N65
5) Plaatsen geluidscherm van 2 meter hoog langs de N65 binnen de bebouwde kom van Vught en Helvoirt. Voor deze maatregel moet naar het ontwerp gekeken worden in belang van sociale onveiligheid en de visuele beleving

Twee maatregelen hebben nader onderzoek nodig:
6) Saneren koude' aansluitingen binnen — en buiten de bebouwde kom;
7) Bermbeveiliging (vangrails).

Standpunt / Besluit college van B en W

Het college is verheugd dat er duidelijke voortgang is geboekt in de uitwerking van de kortetermijnmaatregelen voor de N65. Met het besluit om gezamenlijk, met het Rijk, provincie en gemeente Oisterwijk, door te gaan naar de fase van het voorlopig ontwerp voor de kortetermijnmaatregelen, wordt er een belangrijke stap gezet om de veiligheid en leefbaarheid op en rond de N65 te verbeteren. Deze gezamenlijke aanpak geeft vertrouwen in een gedragen en uitvoerbaar resultaat.

Tijdsplanning

Het streven is om medio 2026 het voorlopig ontwerp kortetermijnmaatregelen N65 op te leveren en te delen met de raad.

Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,	de burgemeester,
W.F.F. Keijzers	C.N.A. Nijkerken-de Haan

Bijlage(n):

1. Bestuurlijke opdracht KTM-N65 definitief
2. Aanvulling ambtelijk advies KTM N65

Bestuurlijke opdracht vanuit Stuurgroep N65 aan de ambtelijke werkgroep N65

Opstellen Voorlopig Ontwerp (VO) kortetermijnmaatregelen N65

Datum: 21 oktober 2025
Opgesteld door: Ambtelijke werkgroep KTM – N65

Achtergrond

Op 7 oktober 2025 is het ambtelijk advies omtrent kortetermijnmaatregelen N65 (KTM-N65) in de stuurgroep N65 besproken. Het doel van dit advies was om een akkoord te verkrijgen voor een samenhangende set maatregelen ter verbetering van de veiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65.

De N65 blijft voorlopig in zijn huidige vorm en staat functioneren sinds de vernietiging van het bestemmingsplan N65 (gebaseerd op het VKA+) door de Raad van State in december 2022. Er is op dit moment onvoldoende zicht op een realistisch tijdpad naar een herstel van het plan en realisatie van een VKA+ oplossing voor de N65. Verwacht wordt dat de huidige situatie nog 15 jaar aan kan houden.

De KTM-N65 zijn tot stand gekomen na een omvangrijk participatietraject met omwonenden, stakeholders en gebruikers van de weg. De ambtelijke werkgroep heeft met het resultaat van de participatie en eigen inbreng een advies gegeven aan de stuurgroep om tot realisatie van de maatregelen over te gaan.

Het advies is in eerste instantie op 20 juni 2025 in de stuurgroep N65 besproken. Er was in principe bereidheid om de maatregelen uit te voeren. Toch waren er enkele verdiepende vragen. Deze hebben geleid tot een aanvullend onderzoek en nadere aanscherping van het ambtelijk advies. De stuurgroep N65 heeft dit advies op 7 oktober 2025 besproken.

Bij de bespreking van het advies bleek vooral gemeente Vught niet in te kunnen stemmen met delen van het advies. Het bezwaar van de gemeente Vught spitst zich toe op het volgende:

- Maatregelen 1 en 2: fietstunnels Vught en Helvoirt. De kosten worden te hoog gevonden en er is bij fietstunnels altijd zorg om de sociale veiligheid van de gebruikers. Gemeente Vught wil graag een alternatief uitgewerkt zien in de vorm van fietsbruggen op de genoemde locaties.

  Analyse: Fietsbruggen vragen om een groter ruimtebeslag door de grotere hoogte die moet worden overbrugd met langere toeritten. Hier is sprake van een

ontwerpopgave. Gemeente Vught zegt hiermee wel akkoord te zijn met een ongelijkvloerse fietsverbinding, maar zich – zonder alternatief bovengronds – nog niet te kunnen committeren aan een dure ondergrondse oplossing;

- Maatregel 5: Geluidschermen 2 m hoog. Deze zijn voor gemeente Vught qua inpassing niet aanvaardbaar. Te hoog en daardoor leidend tot een risico van sociale onveiligheid aan de zijde van fietsers/gebruikers toekomstige ventwegen. Liever dan geluidschermen ziet gemeente Vught alleen gevelsanering toegepast.

  Analyse: Gemeente Vught gaat hierbij primair voor het belang van sociale veiligheid en maakt sanering verkeerslawaai in de openbare en privébuitenruimte van omwonenden van ondergeschikt belang. Er zijn in de ontwerpuitwerking echter mogelijkheden om de visuele beleving en de sociale veiligheid – in samenhang met een nieuwe parallelwegen structuur - adequaat te adresseren;
- Maatregel 7: Bermbeveiliging: Gemeente Vught vindt het niet goed uitlegbaar dat er alleen bermbeveiliging op het grondgebied van Vught en Helvoirt (het VKA+ tracé) wordt voorgesteld en niet op het grondgebied van gemeente Tilburg, omdat hierover met de gemeente Tilburg (nog) geen bestuurlijke overeenstemming is bereikt. Samen uit – samen thuis, is het devies van gemeente Vught. Bovendien lijkt het gemeente Vught dat er onvoldoende creatief wordt nagedacht over een vorm van bermbeveiliging waarbij op de besparing van bomen maximaal wordt ingezet. Dit zou volgens gemeente Vught kunnen met bermbeveiliging strak tegen de wegkant met gelijktijdig toepassen van uitwijkhavens op regelmatige afstanden van elkaar

  Analyse: Het argument “samen uit – samen thuis” lijkt voort te komen uit de zorg om het kappen van bomen. Door het onthouden van medewerking van Tilburg bij de introductie van bermbeveiliging zou het beeld kunnen ontstaan dat gemeente Vught onzorgvuldig omgaat met haar flora. Wanneer we echter terug gaan naar de oorspronkelijke doelstelling van VKA+, dan zou er een parallelwegstructuur, met het opheffen van koude aansluitingen komen en dan zouden er alleen hierom al vele bomen dienen te worden gekapt. Geluidschermen en bermbeveiliging voegen hier mogelijk nauwelijks iets aan toe. Dus als de stuurgroep wel unaniem akkoord is met een parallelstructuur, die sowieso als no-regret maatregel voorafgaand aan een VKA+ kan worden uitgevoerd, dan zou het toevoegen van geluidschermen en bermbeveiliging geen grote extra boomkapbelasting opleveren. Hierbij kan in het ontwerp van de maatregelen de oproep van gemeente Vught om efficiënt met de plaatsing van bermbeveiliging om te gaan, goed rekening gehouden worden. Gezien de bestuurlijke reikwijdte van de stuurgroep N65 is het geen optie om het “samen uit – samen thuis” argument van gemeente Vught als blokkade voor de uitwerking van bermbeveiliging langs het VKA+ tracé te hanteren. Wel kan de stuurgroep N65 – met een beschikbare ontwerpuitwerking – er later bij gemeente Tilburg op aandringen om dezelfde lijn van verkeersveiligheid door te zetten.

Gezien de formulering van het standpunt van gemeente Vught in de stuurgroep van 7 oktober 2025 kan er op dit moment geen sprake zijn van een unaniem akkoord op de voorgestelde maatregelen. En met dit gegeven lijkt voortgang op het KTM-N65 dossier lastig of onhaalbaar.

Ondanks de bezwaren en zorgen van de gemeente Vught wil de stuurgroep N65 gezamenlijk wel door met het proces om tot verbetering van de situatie op en rondom de N65 te komen. De stuurgroep N65 ziet in het standpunt van gemeente Vught eerder een oproep om zorgvuldig om te gaan met genoemde dillema's dan het blokkeren van mogelijke uitvoering van maatregelen.

Het is daarom van belang dat N65-partijen naar elkaar uitspreken dat de KTM-N65 als samenhangend en integraal dienen te worden uitgewerkt, maar in de ontwerpuitwerking rekening te houden met de door gemeente Vught genoemde bezwaren en dilemma's.

Met dit verkregen inzicht is de stuurgroep in staat om akkoord te gaan met de uitwerking van de maatregelen, rekening houdend met de door gemeente Vught genoemde bezwaren en dilemma's. Deze dienen dan ook nadrukkelijk te worden meegenomen in de uitwerking van het ontwerp van de KTM-N65. De bestuurlijke opdracht wordt daarom gegeven vanuit een intentie om gezamenlijk het integrale pakket aan KTM's te implementeren.

Bestuurlijke opdracht

Aan de ambtelijke werkgroep KTM-N65 wordt de opdracht gegeven om de in het advies van 7 oktober 2025 genoemde maatregelen uit te werken tot het niveau van een door de stuurgroep N65 vast te stellen Voorlopig Ontwerp (VO), voorzien van een Klant-Eis-Specificatie (KES).

In dit VO dient nadrukkelijk de integrale ruimtelijke oplossing te zijn uitgewerkt die uitgaat van alle in het advies genoemde maatregelen. Om de opdracht nader te specificeren is het gebruikelijk om met een Klant-Eis-Specificatie (KES) te werken. Deze KES legt de hoofdeisen (doelen vertaald naar functies) vast, waaraan het ontwerp moet voldoen. Een aanzet tot de KES wordt hieronder gegeven. De KES ontwikkelt zich verder in de loop van de uitwerking van het VO en is één van de producten die bij het VO wordt opgeleverd. De KES dient door de N65 partijen te zijn onderschreven bij de overgang van VO naar DO (Definitief Ontwerp).

Een VO heeft als kenmerk: een technische vertaling van de doelen (het implementeren van de maatregelen), waaruit blijkt dat het qua inpassing realiseerbaar, qua draagvlak aanvaardbaar en qua techniek en kosten uitvoerbaar is. Dit houdt in:

- Hoofdmaatvoering, ruimtelijke inpassing en materialisering zijn uitgewerkt en worden door middel van visualisaties verbeeld;
- Het VO is verkeerskundig onderbouwd;
- Ten aanzien van sociale veiligheid wordt het ZETA principe toegepast. Dit principe gaat uit van Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid, Aantrekkelijkheid. Het is een veel gebruikt principe bij het ontwerpen van objecten in de openbare ruimte;
- De langzaam verkeerverbindingen (brug en fietstunnel) voldoen aan principes van toegankelijkheid voor fietser en voetganger en worden aan de hand van de CROW-zwaartegrafiek ontworpen. De positie van voetgangers en gebruikers met een beperking wordt hierin volledig beschouwd;
- De maximale doorrijdhoogte onder een fietsbrug dient in overleg met de wegbeheerder vastgesteld te worden. Het huidige spoorviaduct over de N65 met een fysieke hoogte (tussen wegdek en onderkant viaduct) van 4,10 m en een doorrijdhoogte van 4,00 m zal in 2029 verdwijnen. De huidige situatie leidt tot hinder als gevolg van hoger (sluip)vrachtverkeer door Vught heen. De fietsbruggen zijn in de toekomst de enige hoogtebeperking. Aanrijdrisico van dit kwetsbare object is een belangrijk aspect om rekening mee te houden
- De langzaam verkeerverbindingen worden op locaties geprojecteerd waar de kans het grootst is dat zoveel mogelijk gebruikers bediend worden. Dikke stromen verkeer met mogelijk aanvullende maatregelen in verkeersbegeleiding ernaartoe;
- Voor het VO geldt: aantoonbaar en maximaal inzetten op het behoud van bomen en als dit moeilijk is te realiseren, zodanig compenseren dat er een landschappelijk aantrekkelijke (want ook ZETA) oplossing ontstaat. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de keuze van het type bermbeveiliging (uitbuiging en uitstraling);
- Er dient een trade-off te worden gemaakt van twee typen lay-out voor de bermbeveiliging: a) De “recht-toe-recht-aan variant” met ruimte langs de wegkant, en b) De “strak langs de weg variant” met uitwijkhavens. De trade-off heeft betrekking op behoud bomen enerzijds en verkeersveiligheid (incidentmanagement) anderzijds;
- De geluidschermen zijn twee meter hoog en worden zodanig ontworpen dat deze zoveel mogelijk ruimte bieden aan gebruikers van de parallelwegen en sociale veiligheid aantoonbaar adresseren (ZETA). Een optie kan zijn om de bovenrand van de geluidschermen transparant uit te voeren;
- Met het VO wordt een stikstof-analyse uitgevoerd om te verzekeren dat kritische deposities in Natura 2000 gebieden niet worden overschreden;
- Een indicatieve planning van een verder engineering- en realisatietraject houdt rekening met de kans op een verkeersluwe periode tijdens de grote PHS-N65 “omklap” van ca. 45 dagen in de zomer van 2029;
- De basis van het VO is het uitwerken van de maatregelen zoals ambtelijk geadviseerd en zoals gedeeld bij de participatie. Het VO komt tot stand met inbegrip van het

organiseren van momenten met bewoners/stakeholders om het ontwerp toe te lichten en respons op te halen.
- De kostenraming bij het VO wordt opgezet op investeringsniveau en wordt volgens de SSK-methodiek opgezet;
- Het VO (en de kostenraming) laat de ontwerpvarianten zien inclusief analyse (trade-off en advies) die de dilemma's van gemeente Vught adresseren;
- Op basis van de kostenraming worden de op 7 oktober j.l. geadviseerde kostenverdeelsleutels tussen Rijk, provincie en gemeente geactualiseerd.
- Op basis van het VO wordt een KES opgesteld die op navolgbare wijze de doelen vertaalt naar functionele eisen waarvan de N65-partijen eigenaar zijn. Na vaststellen van de KES door de stuurgroep N65 is wijzigen of afwijken hiervan alleen mogelijk met instemming van de stuurgroep N65.
- Het VO houdt rekening met de plaatsing van kunstwerken op twee locaties langs de N65. De kunstwerken worden als object getoond in de verbeelding van het VO, na overleg met de wegbeheerder en de kunstenaar.

<u>De organisatie</u>

Direct na de verstrekking van de opdracht wordt deze aanvaard door de ambtelijke werkgroep, met als uitgangspunt de volgende organisatorische kaders:

- De opdrachtnemer (ON) is gemeente Vught (programmateam Rijksinfra);
- De ambtelijke werkgroep N65 (I&W, RWS, PNB, GVu, GOi) begeleidt de opdrachtnemer;
- Periodiek wordt een schriftelijke voortgangsrapportage opgesteld door ON voor de stuurgroep N65;
- ON zal het volgende regelen:
    - Opzetten van een *dedicated* projectteam, met een projectleider, technisch manager, omgevingsmanager en een projectbeheerser;
    - In te huren ingenieursbureau;
    - In te huren landschapsarchitect;
    - In te huren vakspecialisten op ad hoc basis;
- De kosten voor het VO-proces worden door N65 partijen gedragen op basis van de kostenverdeelsleutel BOK-2021. Dit wijkt af van de geadviseerde kostenverdeelsleutel. De motivering hiervoor is het feit dat eerst na het afronden van een VO er goed en gemotiveerd over kostendragerschap kan worden geadviseerd. Het VO wordt daarmee eerst een gezamenlijke inspanning, te dragen door N65-partijen;
- Het streven is om het VO op te leveren medio 2026;

<u>Bestuurlijke verankering</u>

Om ervoor te zorgen dat partijen hun financiële inbreng kunnen verzekeren voor het KTM-N65 traject dienen provincie en Rijk in het eerstvolgende MIRT-overleg (november 2025) op basis van deze bestuurlijke opdracht te melden dat de KTM-N65 conform

advies van 7 oktober j.l. hun financiën wensen te reserveren. Daarbij wordt tevens vastgesteld dat partijen blijven streven naar het einddoel, de verdiepte ligging van de N65 volgens het VKA+.

Communicatie

Met het verstrekken van deze bestuurlijke opdracht kan een communicatielijn worden ontwikkeld die vanuit een “positief voorwaarts” de weg bereidt naar implementatie van de KTM-N65.

Voor akkoord:

Ministerie van infrastructuur en Waterstaat, **Diederik de Jong**

Provincie Noord-Brabant, **Stijn Smeulders**

Gemeente Vught, **Mark du Maine**

Gemeente Oisterwijk, **Anne Cristien Spekle**

Bovenstaande akkoorden worden door middel van emailbevestiging aan elkaar bevestigd.

Aanvulling op advies ambtelijke werkgroep pakket KTM N65 d.d. 12 juni 2025
Notitie d.d. 30 september 2025

Inleiding en vraagstelling Stuurgroep N65 d.d. 20 juni 2025

Op 20 juni 2025 heeft de Stuurgroep N65 overlegd over het ambtelijk advies ten aanzien van een pakket 'Kortetermijnmaatregelen N65' d.d. 12 juni 2025. Op hoofdlijnen stemde de Stuurgroep in met dit advies. Voordat een definitief besluit kan worden genomen heeft de Stuurgroep verzocht een aantal maatregelen nader te verdiepen, de indicatie van de kosten nader te beschouwen en een voorstel te doen voor een kostenverdeelsleutel.

Deze notitie bevat het antwoord op de nadere vragen van de Stuurgroep, en moet worden gezien als een aanvullend advies van de ambtelijke werkgroep KTM op het eerdere advies van 12 juni 2025. Dit aanvullend advies wordt ter bespreking en besluitvorming in de vergadering van de Stuurgroep N65 op 7 oktober 2025 aangeboden. Achtereenvolgens komen aan de orde:

1. Verdieping maatregel geluidschermen N65 [M5]
2. Verdieping maatregel bermbeveiliging [M7]
3. Onderzoek snelheidslimiet buiten bebouwde kom van 70 km/uur
4. Nadere beschouwing kosten
5. Kostenverdeelsleutel

Verdieping maatregelen en beschouwing kosten

Elk onderwerp in deze paragraaf kent steeds eenzelfde opbouw: (a) de vraagstelling vanuit de Stuurgroep N65 in het licht van het ambtelijk advies, (b) inhoudelijke beantwoording en (c) conclusie en advies.

1. Verdieping maatregel geluidschermen N65 [M5]

a) De vraagstelling vanuit de Stuurgroep

De ambtelijke werkgroep heeft geadviseerd om geluidschermen van 2 meter hoog te plaatsen langs de N65, in lijn met het uitgangspunt in het landelijk MeerJaren Programma Geluidsanering ("het MJPG") om geluidwering aan de bron zo doelmatig mogelijk uit te voeren (waarbij 2 meter wordt aangehouden als ondergrens). De geluidwerende prestatie van de schermen is bij deze hoogte met modelberekeningen getoetst. Ze blijken een effectieve maatregel te zijn om – afgezien van geluidlekken bij

kruispunten – als eerste geluidbuffer naar de omgeving te fungeren. Onder het MJPG heeft het Rijk een wettelijke verplichting om verkeerslawaai boven een bepaalde grenswaarde te weren met als doel de leefbaarheid rondom Rijksinfrastructuur (wegen en spoorwegen) te waarborgen.

De Stuurgroep verzoekt de effectiviteit van geluidschermen van 1,5 meter hoogte te onderzoeken. Deze hoogte is opgenomen in de door gemeente Vught vastgestelde gebiedsvisie om te voorkomen dat een N65 met geluidschermen hoger dan 1,5 m tot een (visuele) barrière leidt die Vught doorsnijdt. Deze gebiedsvisie sluit aan bij het VKA+ als toekomstperspectief. De vraag is of dit in het kader van het MJPG (ook) mogelijk is.

b) Inhoudelijke beantwoording

Er is onduidelijkheid ontstaan over het verschil in geluidwerende prestaties tussen geluidschermen van 2 meter en 1,5 meter hoog. Dit is het gevolg van de volgende elementen in de eerste berekeningen van Goudappel:

- In deze berekeningen waren ook niet-saneringswoningen op grotere afstand meegenomen, waardoor het verschil in geluidwerende prestaties tussen beide hoogten vervaagde, o.a. doordat het gemiddeld effect tussen de twee typen geluidschermen verwaarloosbaar leek.
- Voorts is alleen gerekend met gebouwen tot 5 meter hoogte. Echter, er zijn veel saneringswoningen met drie bouwlagen (ca. 7,5 meter hoog). In die gevallen zullen de verschillen in geluidwerende prestaties tussen schermen van 1,5 en 2 meter groter zijn.

Experts van RWS en IenW op het gebied van akoestische maatregelen hebben gezamenlijk geconcludeerd dat geluidschermen van 2 meter hoog een voorwaarde zijn voor het verkrijgen van geld uit het MJPG, dit op basis van de doelmatigheidsafweging voor autonome saneringen conform de Regeling geluid milieubeheer. De vigerende jurisprudentie gaat eveneens uit van een ondergrens van 2 meter. Gegeven de conclusie van de akoestisch experts, in combinatie met de twijfel die is ontstaan naar aanleiding van de eerdere berekeningen, acht de ambtelijke werkgroep KTM het niet zinvol nadere berekeningen uit te laten voeren. De verwachting is dat dit geen soelaas biedt om de onduidelijkheid die is ontstaan eenduidig weg te nemen.

c) Conclusie en advies

Strikt genomen hoeft het Rijk tussentijds geen maatregelen te nemen, gezien de afspraak tussen partijen om vast te houden aan het VKA+. Gegeven de noodzaak spoedig tot een optimale oplossing te komen voor de geluidskwesties (iets waar alle partijen ambtelijk achter staan), luidt het advies om het MJPG te volgen en in te

stemmen met het plaatsen van geluidschermen van 2 meter hoog, met een aanpalend advies aan gemeente Vught om hetzij de gebiedsvisie op het punt van de hoogte van geluidschermen aan te passen, hetzij een ontheffing te verlenen voor geluidschermen van 2 meter hoog. Daarbij kunnen voorwaarden worden gesteld aan het ontwerp (denk aan gedeeltelijk transparante schermen) met het oog op de sociale veiligheid en het behoud van zichtlijnen. Ter illustratie is in de bijlage aan het eind van dit aanvullend advies een drietal visualisaties opgenomen.

Mocht de Stuurgroep besluiten dat de maatregel geluidschermen afvalt, dan zullen IenW en RWS de saneringsverplichting alsnog invullen door middel van het treffen van gevelmaatregelen.

2. Verdieping maatregel bermbeveiliging [M7]

a) De vraagstelling vanuit de Stuurgroep

In het advies van 12 juni 2025 wordt ervan uitgegaan dat het voor de maatregel ‘bermbeveiliging’ noodzakelijk is dat ca. 65 bomen langs het tracé dienen te worden gekapt. In het kader van het Koersdocument Oostflank Tilburg is dit voor de gemeenten Tilburg en Oisterwijk vooralsnog onaanvaardbaar. De Stuurgroep heeft verzocht te onderzoeken of het mogelijk is de bermbeveiliging strak langs de rijbaan te plaatsen met toepassen van vluchthavens op regelmatige afstand van elkaar. Op deze wijze zou wellicht een aanzienlijk aantal bomen kunnen worden gespaard.

a) Inhoudelijke beoordeling

Beoordeling van dit vraagstuk is aan Rijkswaterstaat als wegbeheerder. Rijkswaterstaat komt tot het oordeel dat de voorgestelde oplossing de toegankelijkheid voor hulpdiensten bij incidenten dusdanig bemoeilijkt dat dit geen reële en veilige oplossing is.

c) Conclusie en advies

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het niet mogelijk de bermbeveiliging strak tegen de rijbaan te plaatsen. Ter aanscherping van het advies van 12 juni 2025 adviseert de ambtelijke werkgroep KTM de bermbeveiliging *in elk geval* te realiseren tot aan de gemeentegrens van Tilburg. Daarmee wordt ca. twee derde van de N65 voorzien van bermbeveiliging. Dit is als zodanig ook verwerkt in de kostenraming.

3. Onderzoek snelheidslimiet buiten bebouwde kom van 70 km/uur

a) De vraagstelling vanuit de Stuurgroep

De Stuurgroep heeft op 20 juni jl. besloten om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van Vught te handhaven op 70 km/uur en niet over te gaan tot een verlaging tot 50 km/uur. Met dit besluit volgt de stuurgroep het ambtelijk advies. De Stuurgroep heeft de vervolgvraag gesteld of deze 70 km/uur niet ook buiten de bebouwde kom kan worden ingevoerd om zo over de gehele N65 één maximumsnelheid van 70 km/uur te hanteren voor een eenduidig beeld op het hele tracé. De huidige snelheidslimiet buiten de bebouwde kom is 80 km/uur.

b) Inhoudelijke beoordeling

<u>Wettelijk kader: Wegenverkeerswet</u>
De Wegenverkeerswet laat maximumsnelheden buiten de bebouwde kom toe van 60 km/uur en 80 km/uur. Een maximum van 70 km/uur wordt niet ondersteund. Er is echter een uitzondering: partijen (wegbeheerders) kunnen lokaal andere beslissingen nemen. Rijkswaterstaat als wegbeheerder ziet geen valide reden om de maximumsnelheid te verlagen, vooral gezien het argument van geloofwaardigheid en handhaafbaarheid (zie verderop in deze paragraaf).

<u>Verkeerskundige effecten</u>
Eerdere modelberekeningen van Goudappel gingen om praktische modeluitgangspunten al uit van 70 km/uur over het N65 tracé buiten de bebouwde kom. Het verschil tussen 80 km/uur en 70 km/uur buiten de bebouwde kom heeft niet of nauwelijks effect op doorstroming en verkeersveiligheid en leidt daarentegen wel tot een licht toenemend verkeerseffect op het onderliggend wegennet, zonder dat dit tot ongewenste situaties leidt.

<u>Geloofwaardigheid en handhaafbaarheid</u>
Het verlagen van de maximumsnelheid zonder aanpassing aan het wegprofiel leidt tot een niet geloofwaardige en ook moeilijk te handhaven verkeersregel. Het is niet zonder meer mogelijk om meer flitscamera’s te plaatsen; het plaatsingsbeleid wordt door het ministerie voor Veiligheid en Justitie bepaald en in het najaar van 2023 is een dergelijk verzoek afgewezen. Gezien het geringe verkeerskundige effect (zie hierboven) is de vraag of inspanningen voor aanpassing aan het wegprofiel, dan wel pogingen om de handhaafbaarheid te vergroten in verhouding staan tot het effect dat met een dergelijke maatregel wordt bereikt.

c) Conclusie en advies

Alhoewel de Wegenverkeerswet ruimte biedt een dergelijke maatregel te nemen, is dit vanuit de optiek van de wegbeheerder geen doelmatige oplossing gezien het geringe verkeerskundige effect dat daarmee bereikt wordt in relatie met de inspanningen die moeten worden geleverd om maximumsnelheid af te dwingen. Het advies van 12 juni 2025 blijft intact.

4. Nadere beschouwing kosten

a) De vraagstelling vanuit de Stuurgroep

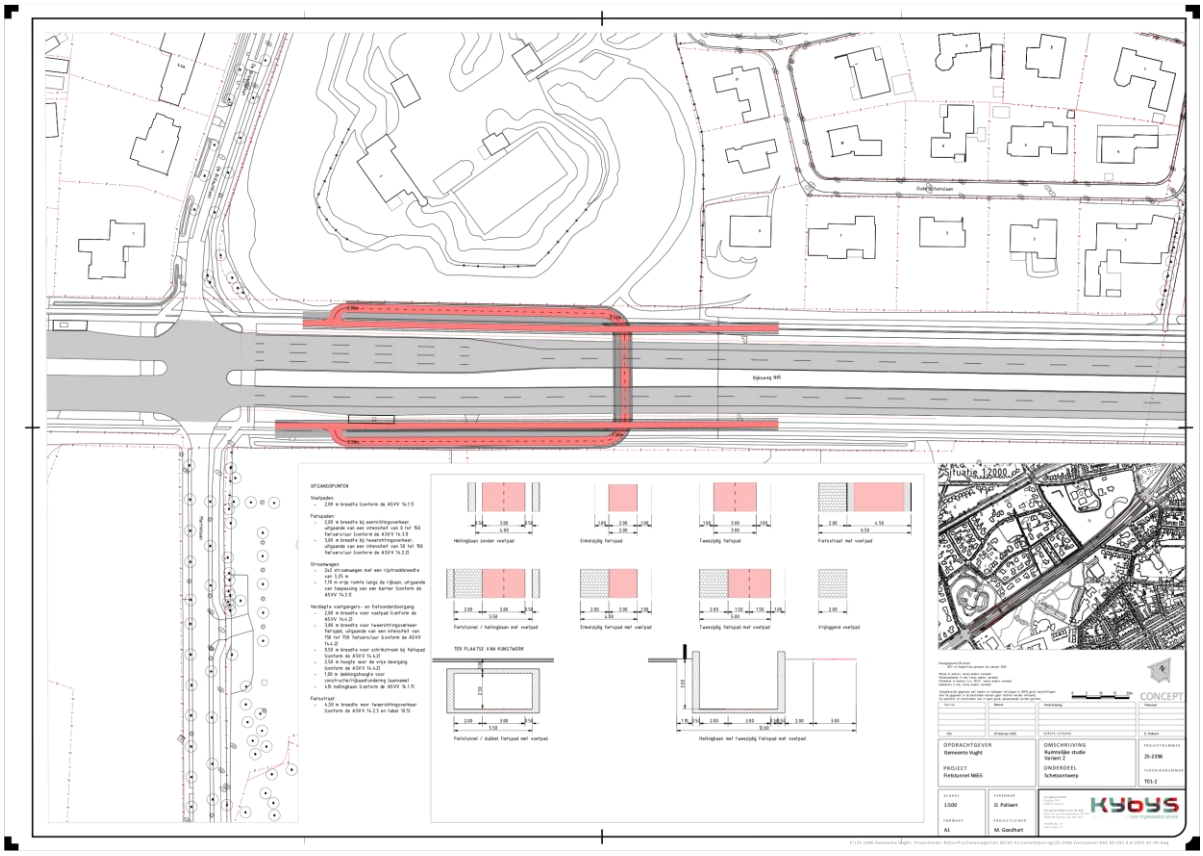
Het onderzoeksbureau dat in 2024 de participatie voor het pakket kortetermijnmaatregelen heeft uitgevoerd, heeft tevens per maatregel een kostenraming gemaakt. De kostenramingen, met name van de fietsonderdoorgangen, lijken aan de lage kant. De Stuurgroep heeft verzocht het geheel aan kostenramingen te actualiseren om meer zicht te krijgen op de vraag in hoeverre de maatregelen doelmatig en verantwoord zijn in het licht van de toekomstige realisatie van het VKA+.

b) Inhoudelijke beoordeling

Er is een review uitgevoerd op de aanvankelijke kostenramingen, met de kanttekening dat het veelal om kengetallen gaat omdat ontwerpen van de voorgestelde maatregelen nog niet zijn gemaakt. Eerst ná besluitvorming door de Stuurgroep wordt een projectteam in het leven geroepen dat een uitvraag zal doen aan een ingenieursbureau voor het ontwerpen en realiseren van de maatregelen waartoe wordt besloten.
Recente ramingen ten aanzien van de fietsonderdoorgangen, de herinrichting van de Boslaan en de bermbeveiliging laten significante wijzigingen zien. Deze lichten we hieronder toe.

<u>Fietsonderdoorgangen bij de De Bréautélaan en de Torenstraat [M1 en M2]</u>
In een eerder stadium is een model ontworpen met hellingbanen in de langsrichting van de N65 en een onderdoorgang dwars op de N65, alles sober en doelmatig uitgevoerd. Dit was noodzakelijk om te bepalen of ter plaatse van de De Bréautélaan voldoende ruimte is om een fietsonderdoorgang te bouwen is. Van dit model is nu, op basis van een schetsontwerp inclusief tijdelijke maatregelen, een kostenraming gemaakt. Voor de fietsonderdoorgang bij de De Bréautélaan worden de kosten geraamd op € 12,5 mln (+/- 15%), tegen de eerder afgegeven raming van € 3,9 mln (+/- 20%). De eerdere kostenraming was enkel gedaan op basis van kengetallen, zonder schetsontwerp en met enkele onjuiste aannames.

De volgende afbeelding toont het schetsontwerp van de fietsonderdoorgang bij de De Bréautélaan.



De kosten van een fietsonderdoorgang bij de Torenstraat in Helvoirt zijn niet nader geraamd omdat hier geen model voorhanden is. Zekerheidshalve wordt voor deze ondergang dezelfde indicatie afgegeven als voor de onderdoorgang bij De Breautélaan.

<u>Herinrichting kruispunt Boslaan [M3]</u>
De raming is aangepast van 600K naar 1,5 mln. De aanvankelijke raming ging uit van aanpassing van één zijde van het kruispunt. Het is echter logisch de aanpassing dubbelzijdig uit te voeren, vandaar de verhoogde raming.

<u>Bermbeveiliging (vangrails) [M7]</u>
Raming is aangepast van 16 mln naar 8,7 mln. Reden van deze wijziging is dat we nu uitgaan van realisatie geleiderail op gronden, niet zijnde Tilburgs grondgebied. Dit ten opzichte van de eerdere raming waar ook het deel Tilburg in was opgenomen.

c) Conclusie en advies

Eerst op basis van voorlopige ontwerpen zijn nauwkeurigere ramingen te maken. Het advies van de ambtelijke werkgroep luidt als volgt. Geef de projectorganisatie de

opdracht te starten met de voorbereidingen voor de realisatie tot een Voorlopig Ontwerp voor de verschillende maatregelen, inclusief een daarop aangepaste raming waarin rekening wordt gehouden met beheer- en onderhoudskosten en met (voor zover van toepassing) de verrekening van BTW. Indien deze totaalraming hoger uitvalt dan de in deze notitie afgegeven, indicatieve raming, wordt dit aan de Stuurgroep voorgelegd met het oog op een definitief “go-no go” besluit.

5. Kostenverdeelsleutel

a) De vraagstelling vanuit de Stuurgroep

De Stuurgroep N65 heeft op 20 juni 2025 in beginsel positief gereageerd op het advies van de ambtelijke werkgroep over het voorgestelde pakket kortetermijnmaatregelen. Ten aanzien van de bekostiging liggen de reacties genuanceerder: niet elke partij heeft evenveel belang bij bepaalde maatregelen. Daarmee is een verdeelsleutel conform de BOK niet vanzelfsprekend. De vraag luidt welke kostenverdeelsleutels i.c. gehanteerd kunnen worden en tot welke bedragen per partij deze leiden.

b) Inhoudelijke beoordeling

De ambtelijke werkgroep heeft drie verschillende benaderingen voor het verdelen van de kosten beschouwd:

<u>Volgens verhouding BOK N65</u>
Partijen hebben in de BOK afspraken gemaakt om de kosten voor het VKA+ te verdelen. Wanneer het pakket KTM in zijn geheel conform BOK wordt verdeeld, leidt dit tot de volgende verdeling over de partijen:

Raming [SSK-raming schetsontwerp 2024 + hernieuwd inzicht sep 2025] EXCL. BTW

NAAR REGELING BOK

		I&W	PNB	VUGHT	HAREN
Maatregel		*53,85%*	*31,12%*	*15,03%*	
M1 [Aanleg fietstunnel De Bréautélaan/Martinilaan]	€ 12.500.000	€ 6.731.750	€ 3.890.000	€ 1.878.250	
M2 [Aanleg fietstunnel Torenstraat]	€ 12.500.000	€ 6.731.750	€ 3.890.000	€ 1.878.250	
M3 [Herinrichting kruispunt Boslaan]	€ 1.500.000	€ 807.810	€ 466.800	€ 225.390	
M4 [Plaatsen snelheidsmeters langs N65]	€ 100.000	€ 53.854	€ 31.120	€ 15.026	
M5 [Plaatsen geluidscherm van 2 m hoog langs N65 binnen de bebouwde kom van Vught en Helvoirt]	€ 5.800.000	€ 3.123.532	€ 1.804.960	€ 871.508	
SUBTOTAAL	**€ 32.400.000**	**€ 17.448.696**	**€ 10.082.880**	**€ 4.868.424**	€ -
M6 [Saneren “koude” aansluitingen binnen – en buiten de bebouwde kom]	€ 11.000.000	€ 5.923.940	€ 3.423.200	€ 1.652.860	
M7 [Bermbeveiliging (vangrails) niet zijnde Tilburgs grondgebied]	€ 8.700.000	€ 4.685.298	€ 2.707.440	€ 1.307.262	
SUBTOTAAL	**€ 19.700.000**	**€ 10.609.238**	**€ 6.130.640**	**€ 2.960.122**	€ -
M8 BIJVANGST [Extra bescherming (vangrails) voor opgestelde fietsers bij kruisende infrastructuur]	€ -	€ -	€ -	€ -	
M9 BIJVANGST [Aanpassing van de aansluiting J.F Kennedylaan met betere opstelvakken voor fietsers]	€ -	€ -	€ -	€ -	
SUBTOTAAL	€ -				
TOTAAL	**€ 52.100.000**	**€ 28.057.934**	**€ 16.213.520**	**€ 7.828.546**	€ -

Op basis van weging van de primaire belangen

Omdat er binnen de stuurgroep verschillend wordt gedacht over nut en noodzaak van bepaalde maatregelen kan een verdelingsprincipe worden bedacht da recht doet aan het individuele belang van partijen. Niet alle partijen zijn namelijk even overtuigd van de noodzaak van specifieke maatregelen, bezien vanuit het idee dat het VKA+ als bestuurlijk einddoel wordt nagestreefd. De ambtelijke werkgroep betoogt dat dit VKA+ er mogelijk pas na 15 jaar zal zijn. Dit als planologische en juridische obstakels zijn overwonnen en als partijen overeenstemming hebben over de meerkosten die dan ten opzichte van het resterende BOK N65 budget dienen te worden bijgelegd.

Wanneer wij de belangen van partijen wegen dan zou een verdeling van de belangrijkste kosten er als volgt uitzien:

1. Fietsonderdoorgangen: provincie 50% - gemeente 50%
2. Bermbeveiliging Rijk 100%
3. Opheffen koude aansluitingen met parallelstructuur: conform verhouding BOK (want passend bij het VKA+)
4. Geluidsschermen: Rijk 100% ingeval van schermen van 2 meter hoog (vanuit wettelijke plicht MJPG)
5. Aansluiting Boslaan: provincie 50% - gemeente 50%

De tabel hieronder toont de kostenverdeling op basis van bovenstaand principe.

Raming [SSK-raming schetsontwerp 2024 + hernieuwd inzicht sep 2025] EXCL. BTW

NAAR VERDELING MIX [uitzondering is M6]

		I&W	PNB	VUGHT	HAREN	
Maatregel	**0**	*39,20%*	*32,10%*	*28,70%*		
M1 [Aanleg fietstunnel De Bréautélaan/Martinilaan]	€ 12.500.000		€ 6.250.000	€ 6.250.000		Raakt de rijksweg niet, is in beginsel voor leefbaarheid bewoners gemeenten. Provincie wil bijdragen aan leefbaarheid gemeenten en draagt 50% bij.
M2 [Aanleg fietstunnel Torenstraat]	€ 12.500.000		€ 6.250.000	€ 6.250.000		Raakt de rijksweg niet, is in beginsel voor leefbaarheid bewoners gemeenten. Provincie wil bijdragen aan leefbaarheid gemeenten en draagt 50% bij.
M3 [Herinrichting kruispunt Boslaan]	€ 1.500.000		€ 750.000	€ 750.000		sluit aan op de rijsweg, maar geen belang met doorstroming op rijksweg. Met name voor veilige afwikkeling aansluiting. Provincie draagt 50% bij.
M4 [Plaatsen snelheidsmeters langs N65]	€ 100.000		€ 50.000	€ 50.000		Direct aan rijksweg en daarmee voor I&W.
M5 [Plaatsen geluidscherm van 2 m hoog langs N65 binnen de bebouwde kom van Vught en Helvoirt]	€ 5.800.000	€ 5.800.000				komt voort uit verplichting I&W tav geluid - mogelijk wel afbreken bij VKA+, maar heeft dan levensduur bereikt
SUBTOTAAL	**€ 32.400.000**	**€ 5.800.000**	**€ 13.300.000**	**€ 13.300.000**	€ -	
M6 [Saneren "koude" aansluitingen binnen – en buiten de bebouwde kom]	€ 11.000.000	€ 5.923.940	€ 3.423.200	€ 1.652.860		BOK - past in VKA+ doelstelling en verplichting I&W. - mogelijk wel afbreken bij VKA+, maar heeft dan levensduur bereikt
M7 [Bermbeveiliging (vangrails) niet zijnde Tilburgs grondgebied]	€ 8.700.000	€ 8.700.000				
SUBTOTAAL	**€ 19.700.000**	**€ 14.623.940**	**€ 3.423.200**	**€ 1.652.860**	€ -	
M8 BIJVANGST [Extra bescherming (vangrails) voor opgestelde fietsers bij kruisende infrastructuur]	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
M9 BIJVANGST [Aanpassing van de aansluiting J.F Kennedylaan met betere opstelvakken voor fietsers]	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
SUBTOTAAL	€ -					
TOTAAL	**€ 52.100.000**	**€ 20.423.940**	**€ 16.723.200**	**€ 14.952.860**	€ -	

Maatwerkafspraak op basis van overleg/onderhandeling

Dan is er een derde mogelijkheid, ingeval één of meer van de partijen met geen van beide genoemde methoden kunnen instemmen. Dat is een kostenverdeling op basis van overleg/onderhandeling. Deze kostenverdeling zou pas na een volgende Stuurgroep inzichtelijk kunnen worden. De uitlegbaarheid van deze kostenverdeling dient later te worden bepaald.

c) Conclusie en advies

Op basis van de tabellen 'verdeelsleutel conform BOK' en 'naar belang van partijen' kan worden geconcludeerd dat de bijdrage van met name gemeente Vught aanzienlijk hoger wordt ingeval de BOK-verdeelsleutel wordt losgelaten. Gezien het grote belang van gemeente Vught in het pakket KTM acht de ambtelijke werkgroep het reëel dat Vught ook een groter aandeel heeft in de bekostiging van de maatregelen en dat daarmee de verdeelsleutel naar primaire belangen prevaleert. Het is uiteraard aan gemeente Vught om aan te geven of zij de hoogte van de bijdrage conform de uitkomst in de tabel op basis van weging van de primaire belangen kan en wil dragen.

De derde optie, de maatwerkafspraak, komt pas in beeld als noch optie 2, noch optie 1 bespreekbaar blijkt. In dat geval wordt besluitvorming over het pakket KTM op de lange baan geschoven. De ambtelijke werkgroep adviseert daarom met klem een duidelijke keuze te maken voor (bij voorkeur) optie 2, dan wel voor optie 1.

Bijlage bij aanvullend advies ambtelijke werkgroep KTM N65:

Visualisaties geluidschermen en bermbeveiliging

Geluidscherm 2 m hoog (Vught: kruispunt Helvoirtseweg – fietspad)

Geluidscherm 2 m hoog + vangrail (Vught: kruispunt Helvoirtseweg - N65 zijde)

Geluidscherm 2 m hoog + vangrail (Helvoirt: locatie - N65 zijde)