Vught

Raadsinformatiebrief

Datum	9 april 2024
Onderwerp	Stand van zaken Plan van Aanpak kortetermijnmaatregelen
Zaaknummer	Z24 - 275243
Documentnr.	UIT/24 - 610021

Inleiding

De motie van 1 februari 2024 over de voortgang van project N65 en het overleg van de stuurgroep N65 op 14 maart 2024 hebben geresulteerd in een plan van aanpak korte termijnmaatregelen voor het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid op en rondom de N65.

Dit plan van aanpak heeft tot doel om binnen afzienbare tijd een aantal maatregelen te identificeren, globaal te ontwerpen en van een kostenraming te voorzien. Dit alles om de stuurgroep N65 te laten besluiten over de realisatie ervan. In het plan zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de haalbaarheid van de maatregelen opgenomen. De belangrijkste hiervan zijn:

- De maatregelen dienen een toekomstige realisatie van het VKA+ niet in de weg te staan;
- De maatregelen dienen binnen een periode van maximaal drie jaar realiseerbaar te zijn;
- De kosten van de maatregelen mogen – indien deze zijn te herleiden tot het VKA+ – uit het reeds gereserveerde budget worden gefinancierd;
- Eventuele maatregelen die niet zijn te herleiden tot het VKA+, maar die wel een duidelijke meerwaarde hebben op aspecten veiligheid en leefbaarheid, dienen;
    - in het BO-MIRT van november 2024 tussen provincie en Rijk overeen gekomen te worden;
    - of vanuit Vught te worden gefinancierd;
    - of vanuit het bestaande budget voor N65 te worden gefinancierd.
- Bij de keuze van de maatregelen wordt een participatietraject doorlopen;
- In alle gevallen worden de maatregelen pas ingevoerd na akkoord van de stuurgroep N65;
- Het beoogde resultaat (maatregelen met een indicatie van het te verwachten draagvlak) is eind 2024 duidelijk.
- Dan wordt ook bepaald hoe een vervolg wordt gegeven aan de bestuursovereenkomst N65, nu duidelijk is dat het eindbeeld, nog geruime tijd op zich laat wachten.

Om de kaders goed in te vullen wordt een externe partij geworven die het participatieproces gaat vormgeven en die gaat helpen bij het formuleren en rapporteren van de maatregelen. Namens de partijen uit de stuurgroep zal de gemeente Vught het traject trekken.

Voorgeschiedenis

Op 21 december 2022 heeft de Raad van State het bestemmingsplan N65 met name wegens stikstofdeposities vernietigd. Een taskforce van Rijk, provincie en gemeente heeft vervolgens in

2023 onderzocht of er alternatieven op de plannen zijn die wel haalbaar lijken. De conclusie (helaas – dat lukt niet) van het onderzoek is op 1 februari 2024 in de gemeenteraad besproken en de gemeenteraad heeft besloten het VKA+ als uitgangspunt te nemen voor een vervolg. Met een motie heeft de gemeenteraad aangespoord tot het op korte termijn onderzoeken van maatregelen die snel de leefbaarheid en de veiligheid op en rondom de N65 verbeteren. Vervolgens heeft de Taskforce N65 een plan van aanpak Korte Termijn Maatregelen N65 opgesteld.

Inhoudelijk

Het plan van aanpak Korte Termijnmaatregelen N65 is als bijlage bij deze raadsinformatiebrief gevoegd. Het plan schetst de route om te komen tot het vaststellen van maatregelen. Inzet is een goede participatie met stakeholders.

Het doel is nu om het participatietraject uit te voeren volgens het participatiebeleid van de gemeente Vught. Daarbij is het mogelijk dat aanvullende maatregelen worden bedacht en met een "Trade Off Matrix (TOM)" worden beoordeeld. Aan het einde van het participatietraject zijn maatregelen gedefinieerd waarvoor het meeste draagvlak is verkregen. Vervolgens is het aan de stuurgroep N65 om hier besluiten over te nemen. De maatregelen worden – op schetsniveau uitgewerkt en van een kostenraming voorzien – voorgelegd aan de stuurgroep N65 om te besluiten of ze zullen worden uitgevoerd.

Standpunt / Besluit college van B en W

Het college heeft op 9 april 2024 besloten om in te stemmen met het uitvoeren van het plan van aanpak Korte Termijn Maatregelen N65.

Financieel

De kosten voor de externe partij zullen worden gedekt uit het reeds gealloceerde budget binnen de bestuursovereenkomst N65 en partijen zullen hun apparaatskosten uit eigen middelen dekken. De kosten voor de te nemen maatregelen zelf worden in de loop van het proces duidelijk en het is aan de stuurgroep N65 om hier eind 2024 een besluit over te nemen. Financieringsbronnen kunnen per maatregel verschillend zijn.

Tijdsplanning

Het proces korte termijnmaatregelen zal de rest van 2024 in beslag nemen. Het is voorzien om eind 2024 een set maatregelen aan de stuurgroep N65 te presenteren. Het is dan aan de stuurgroep om hier, behoudens goedkeuring bevoegde gezagen, een oordeel over te vellen.

Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,	de burgemeester,
W.F.F. Keijzers	R.J. van de Mortel

Vught

Bijlage(n):

1. Plan van Aanpak kortetermijnmaatregelen en vervolg N65



Plan van aanpak

Kortetermijnmaatregelen en vervolg N65

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0485214.100
definitief
26 maart 2024

www.anteagroup.nl

Plan van aanpak

Kortetermijnmaatregelen en vervolg N65

projectnummer 0485214.100
definitief
26 maart 2024

Auteur(s)
Marjolein Verhoeven
Sander Zondervan
Eric Hof

Opdrachtgever
Begeleidingsgroep N65
Postbus 10100
5260 GA VUGHT

Gecontroleerd
Sander Zondervan

datum	beschrijving	vrijgave
26 maart 2024	versie na stuurgroep	S. Zondervan

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 4

1 Inleiding Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.1 Leeswijzer **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**

2 Kaders 7

3 Aanpak tot stand komen kortetermijnmaatregelen 8

4 Budget (voorstel voor financiering) 10
4.1 Budget nieuwe kortetermijnmaatregelen **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
4.2 Budget VKA+ maatregelen **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**

5 Aanzet kortetermijnmaatregelen 11
5.1 Kortetermijnmaatregelen uit het VKA+ 11
5.2 Aanvullende kortetermijnmaatregelen 11
5.3 Autonome ontwikkelingen 12

6 Participatie en communicatie 14
6.1 Bouwstenen voor de participatiestrategie 14
6.2 Participatiestrategie voor de kortetermijnmaatregelen 14
6.3 Communicatiestrategie 14

7 Overige afspraken 16
7.1 Beheer aangekochte percelen 16

8 Projectteam en overeenkomsten 17
8.1 Monitoring voortgang mogelijkheden realiseren VKA+ in relatie tot stikstof 17
8.2 Projectorganisatie 17
8.3 Gevolgen bestuursovereenkomst(en) 17
8.4 Gevolgen uitvoeringsovereenkomst 18

9 Planning 19
9.1 Uitwerking kortetermijnmaatregelen 19
9.2 Doorblik vervolgprocedure(s) 19

Bijlage 1 Concept Trade Off Matrix (TOM) kortetermijnmaatregelen 20

Bijlage 2 Analyse kortetermijnmaatregelen uit VKA+ 21

Bijlage 3 Geluidmaatregelen 31

Managementsamenvatting

Voorliggend plan van aanpak doet voorstellen om op korte termijn (1 – 3 jaar) bij te dragen aan de projectdoelen rondom de N65, zolang het VKA+ nog niet in zijn volledige omvang gerealiseerd kan worden. Het betreft een aanpak die moet leiden tot de besluitvorming over een gedragen maatregelenpakket met kortetermijnmaatregelen in Q4 2024. Om te komen tot een dergelijk pakket zijn vooraf kaders gesteld waar de kortetermijnmaatregelen aan moeten voldoen.

In dit plan van aanpak zijn reeds geïdentificeerde kortetermijnmaatregelen benoemd en wordt de totstandkoming van het maatregelenpakket op procesniveau uitgewerkt. Tevens wordt een voorstel voor financiering van het maatregelenpakket gedaan en zijn de randvoorwaarden c.q. consequenties, voortvloeiend uit de situatie en besluitvorming over de kortetermijnmaatregelen, ten aanzien van de wijze van beheer van reeds verworden gronden/opstallen en de 'governance' (organisatie, participatie, impact op vigerende overeenkomsten) in dit plan van aanpak opgenomen.

De stuurgroep wordt gevraagd een besluit te nemen over de punten uit dit plan van aanpak welke hierna bij wijze van samenvatting zijn beschreven:

Aanpak
De stuurgroep wordt gevraagd in te stemmen met de aanpak voor het tot stand komen van een pakket aan kortetermijnmaatregelen in Q4 2024.

Kaders
Instemming met de volgende kaders ten behoeve van de kortetermijnmaatregelen:
- *Handhaven van de projectdoelstellingen; i.c. bijdragen c.q. versterken van de leefbaarheid en veiligheid.*
- *De kortetermijnmaatregelen dienen binnen 1 tot 3 jaar gerealiseerd te kunnen worden, gerekend vanaf het moment van vaststelling van het kortetermijnmaatregelenpakket door de stuurgroep in Q4 2024.*
- *Kortetermijnmaatregelen mogen niet leiden tot wezenlijke ongewenste effecten op het te realiseren VKA+ voor de langere termijn.*
- *Kortetermijnmaatregelen moeten een directe relatie hebben met de N65.*
- *Voor de aanvullende kortetermijnmaatregelen dienen nadere budgetafspraken gemaakt te worden. Voor onderdelen uit het VKA+ zijn budgetten uit het projectbudget beschikbaar.*

Budget
De stuurgroep wordt geïnformeerd over en gevraagd:
- *Voor de financiering van kortetermijnmaatregelen onderscheid gemaakt wordt tussen onderdelen uit het VKA+ die vroegtijdig gerealiseerd kunnen worden en aanvullende kortetermijnmaateregelen. Onderdelen uit het VKA+ kunnen binnen het mandaat van de stuurgroep ten laste van het VKA+ project budget komen. Voor aanvullende maatregelen wordt een besluit van het BO MIRT in november 2024 gevraagd. Daartoe wordt door de stuurgroep voorafgaand een besluit genomen aangaande de samenstelling van het pakket en het budget, alvorens dit in het BO MIRT voor te leggen.*
- *In te stemmen dat de budgetten van de meekoppelkansen bermbeveiliging en geluid (MJPG) mogen worden aangewend voor de vroegtijdige realisatie van deze onderdelen. Indien de huidige beschikbare budgetten ontoereikend zijn voor deze twee maatregelen moeten er nadere afspraken worden gemaakt over de aanvulling van deze budgetten. De partij die verantwoordelijk is voor deze meekoppelkans is de actiehouder voor het maken van andere afspraken over de financiering.*

Aanzet kortetermijnmaatregelen
Om de realisatie van kansrijke kortetermijnmaatregelen te bespoedigen wordt de stuurgroep gevraagd in te stemmen met de start van de voorbereiding van de volgende kortetermijnmaatregelen:
- *Opheffen koude oversteken en aansluitingen, aanleg parallelwegen (grotendeels uit VKA+) en VRI Groenewoud.*
- *Verkennen haalbaarheid van realisatie bermbeveiliging langs de N65 en nader onderzoek beperken/compenseren kap van bomen.*
- *Inzet op autonome (geluid)saneringsmaatregelen en opstarten bijbehorende onderzoeken*

- *Onderzoeken optimalisatie herinrichting Boslaan bij "De 4 kolommen" .*

Onderzoek onder welke randvoorwaarden en met welke doelen een (tijdelijke) snelheidsverlaging naar 50 km/uur binnen de bebouwde kom van Vught mogelijk is.

Participatie

Voor de selectie van maatregelen aanvullend op de hiervoor genoemde eerste aanzet voor kortetermijnmaatregelen wordt de stuurgroep gevraagd in te stemmen met een participatietraject waarbij:

- *De regie over dit participatieproces en de communicatie daaromtrent belegd wordt bij de ambtelijke begeleidingsgroep, die wordt voorgezeten door de gemeente Vught.*
- *Over de invulling van dit participatietraject en de financiering daarvan maken betrokken partijen nadere afspraken.*

Beheer gronden en opstallen

De stuurgroep wordt gevraagd:

- *Kennis te nemen dat beheer van de voor de N65 aangekochte gronden en gebouwen naar huidige inzichten kostenneutraal vormgegeven kan worden.*
- *Te besluiten dat vooralsnog geen verrekening van (eventuele) inkomsten uit huur of pacht en/of (eventuele) kosten voor beheer en onderhoud plaats vindt tussen partijen of projectbudget.*
- *De begeleidingsgroep toestemming te geven nadere afspraken te maken over de optimalisatie van de Boslaan, waarbij eventuele sloop van voormalig restaurant de Vier Kolommen bekostigd mag worden uit het projectbudget.*

Organisatie

De stuurgroep wordt gevraagd:

- *Bestaande (project)organisatie en governance in stand te houden.*

1 Kaders

De Raad van State vernietigde in december 2022 de bestemmingsplannen voor de reconstructie van de N65. De zwaarst wegende grond was de stikstofdepositie op kritische habitattypes in nabije Natura 2000-gebieden. In 2023 heeft de Antea Group de haalbaarheid van een vervolg op het project N65 onderzocht. Ook met optimalisatie van het voorkeursalternatief+ (hierna VKA+), waarbij de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt geminimaliseerd, is de conclusie dat het VKA+ nu niet haalbaar is.

Het VKA+ had een groot deel van de aan de N65 gerelateerde aandachtspunten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid in het gebied tussen Helvoirt en Vught moeten aanpakken. Nu de realisatie van de reconstructie is uitgesteld, zoekt de stuurgroep naar maatregelen die op korte termijn effect kunnen hebben, om zo de leefbaarheid en veiligheid in deze overbruggingsperiode te verbeteren.

Daar waar mogelijk kunnen maatregelen uit het VKA+, die autonoom te realiseren zijn, naar voren worden gehaald om zo al deels de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Op andere delen van het tracé is het onmogelijk om onderdelen van het VKA+ te realiseren en wordt gekeken naar aanvullende kortetermijnmaatregelen.

Bij dit proces wil de stuurgroep de bewoners betrekken. Daartoe wordt een participatietraject opgezet waarin stakeholders kortetermijnmaatregelen kunnen aandragen.

Om op een transparante wijze een gedragen besluit te kunnen nemen over de te realiseren kortetermijnmaatregelen dient er op bestuurlijk niveau overeenstemming te zijn over de kaders, het budget en het proces. De stuurgroep heeft daarom op 8 december 2023 besloten dat er een plan van aanpak moet komen waarin de kansen en mogelijkheden voor het realiseren van kortetermijnmaatregelen (c.q. no-regret maatregelen) in beeld wordt gebracht en de benodigde organisatorische wijzigingen en financieringsmogelijkheden worden geschetst. De ambtelijke taskforce, met daarin vertegenwoordiging van Rijk, provincie en gemeente Vught en Oisterwijk heeft daartoe voorliggend plan van aanpak opgesteld.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt dieper ingegaan op de kaders waaraan de kortetermijnmaatregelen moeten voldoen. Hoofdstuk 3 geeft de aanpak op hoofdlijnen weer. Hoofdstuk 4 wordt een voorstel ter financiering van kortetermijnmaatregelen gedaan en worden de budgetten voor autonoom te realiseren onderdelen van het VKA+ uitgelicht. Hoofdstuk 5 benoemt alle reeds geïdentificeerde maatregelen (onderdelen VKA+ en losstaande maatregelen), die op het eerste gezicht binnen de gestelde kaders vallen, die mogelijk als kortetermijnmaatregelen gerealiseerd kunnen worden. Hoofdstuk 6 gaat in op de bouwstenen van de participatiestrategie, schetst het participatieproces en gaat kort in op de nauwe samenhang tussen participatie en communicatie. Processen aangaande bestaande werkafspraken worden behandeld in hoofdstuk 7 en in hoofdstuk 8 wordt uitgewerkt welke, indien nodig, aanpassingen op de diverse overeenkomsten en van de organisatie benodigd zijn.

2 Kaders

De stuurgroep wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde kaders voor de kortetermijnmaatregelen:

- *Handhaven van de projectdoelstellingen; i.c. bijdragen c.q. versterken van de leefbaarheid en veiligheid.*
- *De kortetermijnmaatregelen dienen binnen 1 tot 3 jaar gerealiseerd te kunnen worden, gerekend vanaf het moment van vaststelling van het kortetermijnmaatregelenpakket door de stuurgroep in Q4 2024.*
- *Kortetermijnmaatregelen mogen niet leiden tot wezenlijke ongewenste effecten op het te realiseren VKA+ voor de langere termijn.*
- *Kortetermijnmaatregelen moeten een directe relatie hebben met de N65.*
- *Voor de aanvullende kortetermijnmaatregelen is op voorhand geen budget beschikbaar. Bij vaststelling van het pakket aanvullende kortetermijnmaatregelen wordt op basis van toegevoegde waarde voor de projectdoelstelling budget vastgesteld. Voor op korte termijn te realiseren onderdelen uit het VKA+zijn budgetten uit het projectbudget beschikbaar.*

In het participatietraject is het van belang dat vooraf aan de stakeholders duidelijke kaders geschetst worden waarop de kortetermijnmaatregelen beoordeeld zullen worden. Hieronder worden deze kaders genoemd en uitgewerkt.

Bijdragen aan kerndoelen N65: De stuurgroep heeft op 8 december 2023 aangegeven vast te houden aan de kerndoelen van de N65. Daarom wordt geadviseerd de korte termijnmaatregelen te beoordelen op de volgende criteria:

- vergroting *verkeersveiligheid*
- verbeteren *leefbaarheid*, bestaande uit:
  - vermindering geluidsoverlast
  - verbetering luchtkwaliteit
  - vermindering barrièrewerking

Hierbij geldt als randvoorwaarde dat kortetermijnmaatregelen de *bereikbaarheid* niet belemmeren.

Uitvoerbaarheid binnen 3 jaar: De Raad van State heeft op 21 december 2022 de bestemmingsplannen voor de reconstructie van de N65 vernietigd vanwege stikstof en enkele andere gronden. Stikstof is hier veruit het belangrijkste struikelblok. Met de huidige stand van zaken wordt rekening gehouden met een langjarige vertraging, van zeker 10 jaar. Er wordt daarom geadviseerd een kader te stellen waarop getoetst wordt op realiseerbaarheid binnen 3 jaar na besluitvorming over de uit te voeren kortetermijnmaatregelen. Binnen deze termijn van 3 jaar dienen eventuele planologische en juridische belemmeringen, zoals onder andere grondposities, te zijn opgelost én dient er voldoende stikstofruimte te zijn om de desbetreffende maatregel te realiseren.

Geen wezenlijke ongewenste effecten op realiseren VKA+ op termijn: Uitgangspunt is dat het VKA+ op een later moment alsnog wordt gerealiseerd. Kortetermijnmaatregelen moeten dan ook geen wezenlijke negatieve neveneffecten hebben op het realiseren van het VKA+ op langere termijn. Logischerwijs gaat de voorkeur uit naar kortetermijnmaatregelen die niet bij realisering van het VKA+ weer ongedaan gemaakt dienen te worden (No-Regret).

Scope: directe relatie met N65: Kortetermijnmaatregelen voor de leefbaarheid en veiligheid, zoals bedoeld in dit plan van aanpak hebben een directe relatie met de N65.

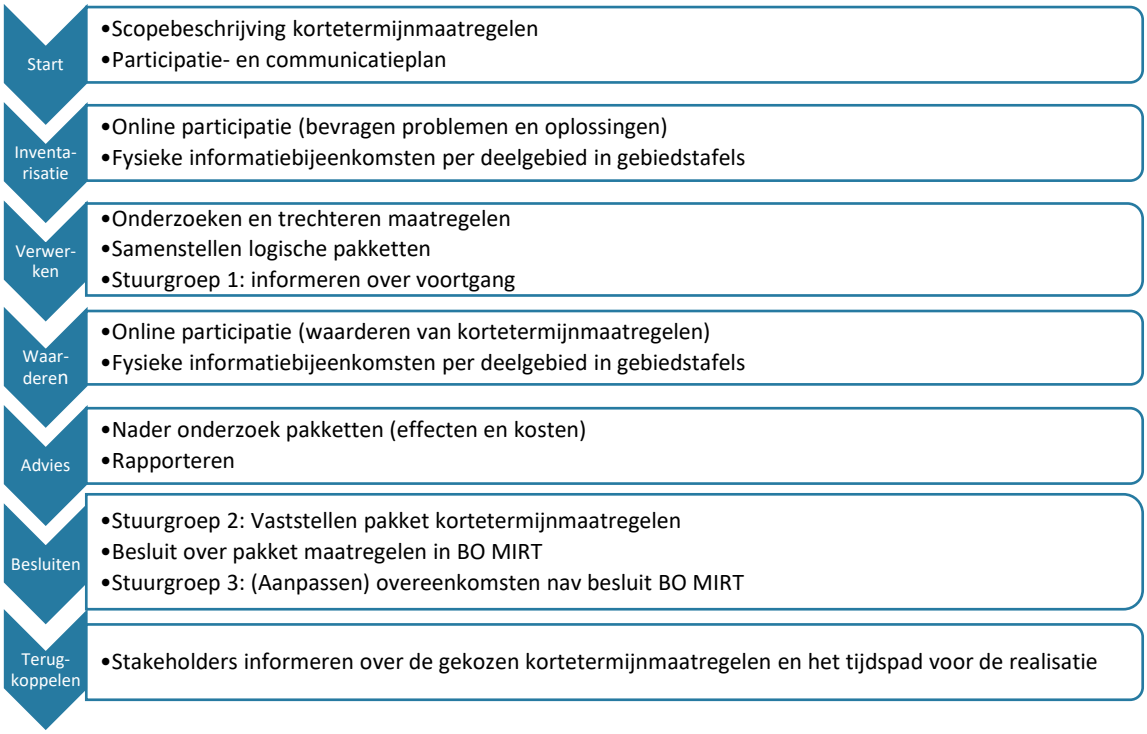
Budget: Benadrukt moet worden dat het gaat om aanvullende kortetermijnmaatregelen die de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de N65 moeten verbeteren in afwachting van de realisatie van het VKA+ in de toekomst. Insteek van de aanvullende kortetermijnmaatregelen is daarom dat daarvoor een gelimiteerd budget beschikbaar gesteld kan worden. Daarnaast kunnen uit het projectbudget onderdelen vanuit het VKA+ vroegtijdig gerealiseerd worden.

3 Aanpak tot stand komen kortetermijnmaatregelen

De stuurgroep wordt gevraagd in te stemmen met de aanpak voor het tot stand komen van een pakket kortetermijnmaatregelen in Q4 2024.

Het pakket kortetermijnmaatregelen wordt opgesteld in de periode maart – oktober 2024. Het besluit over het samen te stellen pakket kortetermijnmaatregelen wordt in het BO MIRT in november 2024 genomen. De besluitvorming over de uitwerking van dit pakket aan korttermijnmaatregelen wordt in een bijeenkomst van de stuurgroep in december 2024 of begin januari 2025 uitgewerkt. Participatie (hoofdstuk 6) is onderdeel van de aanpak.

Het volgende proces wordt voorgesteld:



Figuur 1 Aanpak tot stand komen pakket kortetermijnmaatregelen

Binnen de aanpak wordt zowel ingegaan op nieuwe kortetermijnmaatregelen, als maatregelen uit het VKA+ (waaronder meekoppelkansen).

Startfase: Eerste actie is het actualiseren van de stakeholderanalyse, samen met het opstellen van het participatie- en communicatieplan. De lijst met reeds geïdentificeerde kortetermijnmaatregelen (zie 5.1 en 5.2) wordt geactualiseerd aan de hand van de gestelde kaders. Bij de actualisatie worden mogelijke maatregelen beoordeeld op basis van de criteria voortvloeiend uit de kaders. Dat gebeurt op basis van een Trade Off Matrix (TOM). Op basis van deze eerste beoordeling wordt inzicht gegeven in de kansrijkheid van de maatregel voor het op te stellen maatregelenpakket. In bijlage 1 is bij wijze van voorbeeld een mogelijke maatregel beoordeeld aan de hand van genoemde TOM.

Inventarisatiefase: In deze fase worden stakeholders online en fysiek geïnformeerd en bevraagd. De kaders worden toegelicht, zo ook de reeds geïdentificeerde maatregelen en de kansrijkheid daarvan. Deze geactualiseerde lijst met kansrijke kortetermijnmaatregelen wordt aan de stakeholders voorgelegd. De lopende onderzoeken ter voorbereiding van kansrijk geachte kortetermijnmaatregelen worden in deze fase ook toegelicht. Stakeholders worden gevraagd aanvullende kortetermijnmaatregelen in te brengen.

Verwerkingsfase: De reeds geïdentificeerde mogelijke kortetermijnmaatregelen en tijdens het participatietraject ingebracht aanvullende kortetermijnmaatregelen worden (opnieuw) in de TOM afgezet. Zo wordt vanuit een 'longlist' naar een 'shortlist' toegewerkt met meest kansrijke oplossingen. Hierbij wordt getoetst op juridisch/ planologische mogelijkheden (past de maatregel binnen het vigerende planologische regime, is de grond reeds in handen, etc.) en stikstofruimte. Mogelijke (complementaire) kortetermijnmaatregelen worden gecombineerd in één of meerdere maatregelpakketten. In deze fase wordt de stuurgroep geïnformeerd over de voortgang van het proces en het lopende participatieproces.

Waarderingsfase: Stakeholders worden online en fysiek meegenomen in de afwegingen waarmee de shortlist en maatregelpakketten tot stand zijn gekomen en worden gevraagd hierop te reageren. De reacties van stakeholders worden geanalyseerd en de totale opbrengst van de participatie wordt als beslisinformatie, voorzien van een aanbeveling aan de stuurgroep voorgelegd.

Adviesfase: In deze fase vindt eventueel nader onderzoek plaats naar de effecten en kosten van de maatregelpakketten. Dit leidt tot een rapport en advies aan de stuurgroep.

Besluitvormingsfase: De stuurgroep stelt op basis van de aangereikte beslisinformatie, in een nog nader vast te stellen bijeenkomst van de stuurgroep (2), een pakket van kortetermijnmaatregelen met bijbehorend budget vast. Dit pakket wordt ter goedkeuring ingebracht in het BO MIRT van november 2024.
Na het BO MIRT komt de stuurgroep bijeen (3) om te besluiten over de uitvoering van het pakket met kortetermijnmaatregelen en de daaruit voortvloeiende wijzigingen in de organisatie (zie ook hoofdstuk 8).

Terugkoppeling: Op basis van het vastgestelde korte termijnmaatregelenpakket wordt een programmering opgesteld en de maatregelen op een tijdlijn geplaatst zodat per maatregel de voorbereiding plus realisatie zichtbaar worden gemaakt. Stakeholders worden vervolgens geïnformeerd over de keuze van de stuurgroep en de concept programmering.

4 Budget (voorstel voor financiering)

De stuurgroep wordt geïnformeerd over en gevraagd:

- *Voor de financiering van kortetermijnmaatregelen onderscheid gemaakt wordt tussen onderdelen uit het VKA+ die vroegtijdig gerealiseerd kunnen worden en aanvullende kortetermijnmaateregelen. Onderdelen uit het VKA+ kunnen binnen het mandaat van de stuurgroep ten laste van het VKA+ project budget komen. Voor aanvullende maatregelen wordt een besluit van het BO MIRT in november 2024 gevraagd. Daartoe wordt door de stuurgroep voorafgaand een besluit genomen aangaande de samenstelling van het pakket en het budget, alvorens dit in het BO MIRT voor te leggen.*
- *In te stemmen dat de budgetten van de meekoppelkansen bermbeveiliging en geluid (MJPG) mogen worden aangewend voor de vroegtijdige realisatie van deze onderdelen. Indien de huidige beschikbare budgetten ontoereikend zijn voor deze twee maatregelen moeten er nadere afspraken worden gemaakt over de aanvulling van deze budgetten. De partij die verantwoordelijk is voor deze meekoppelkans is de actiehouder voor het maken van andere afspraken over de financiering.*

Bij het financieren van het pakket aan kortetermijnmaatregelen moet onderscheid worden gemaakt tussen onderdelen van het VKA+ (inclusief meekoppelkansen), waarvoor al budget gereserveerd is, en nieuwe aanvullende kortetermijnmaatregelen. In de kostenraming bij de huidige bestuursovereenkomst is geen budget opgenomen voor kortetermijnmaatregelen:

Bepaalde onderdelen uit het VKA+ kunnen naar voren gehaald worden en ten laste van het projectbudget worden gebracht. Indien het meekoppelkansen betreft, zoals een ecopassage, zijn er binnen het VKA+ specifieke budgetten gealloceerd, waarvan echter nog getoetst dient te worden of deze budgetten nog afdoende zijn om de meekoppelkans te realiseren. In hoofdstuk 5 is verder uitgewerkt dat de meekoppelkansen bermbeveiliging en geluid (MPJG) kansrijk zijn om voortijdig te realiseren. De stuurgroep wordt dan ook gevraagd om de budgetten hiervoor vrij te geven ten behoeve van voortijdige realisatie. Indien de huidige beschikbare budgetten ontoereikend zijn voor deze twee maatregelen moeten er nadere afspraken worden gemaakt over de aanvulling van deze budgetten. De partij die verantwoordelijk is voor deze meekoppelkans is de actiehouder voor het maken van andere afspraken over de financiering.

De stuurgroep heeft geen mandaat om nieuwe, aanvullende kortetermijnmaatregelen ten laste van het VKA+ budget te laten komen. Deze nieuwe kortetermijnmaatregelen komen ten dele bij de toekomstige realisatie van het (verdiepte) VKA+ te vervallen en zijn daarmee aanvullend. Over deze maatregelen kan alleen in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) van november 2024 besloten worden. De stuurgroep besluit daarom voorafgaand aan het BO MIRT over de samenstelling en het budget van een pakket met kortetermijnmaatregelen, bestaande uit onderdelen die uit het VKA+ naar voren gehaald worden, gecombineerd met aanvullende kortetermijnmaatregelen. In het BO MIRT wordt daarna een besluit genomen over dit pakket en de financiering daarvan.

Er wordt aangetekend dat indien de financiering van de aanvullende kortetermijnmaatregelen ten laste van het VKA+ project komt, er bij het realiseren van het VKA+ in de toekomst, nieuwe budgetafspraken gemaakt moeten worden (partijen hebben deze intentie al tegenover elkaar uitgesproken).

5 Aanzet kortetermijnmaatregelen

Om de realisatie van kansrijke kortetermijnmaatregelen te bespoedigen wordt de stuurgroep gevraagd in te stemmen met de start van de voorbereiding van de volgende kortetermijnmaatregelen:

- *Opheffen koude oversteken en aansluitingen, aanleg parallelwegen (grotendeels uit VKA+) en VRI Groenewoud*
- *Verkennen haalbaarheid van realisatie bermbeveiliging langs de N65 en nader onderzoek beperken/compenseren kap van bomen*
- *Inzet op autonome (geluid)saneringsmaatregelen en opstarten bijbehorende onderzoeken*
- *Onderzoeken optimalisatie herinrichting Boslaan bij "De 4 kolommen"*
- *Onderzoek onder welke randvoorwaarden en met welke doelen een (tijdelijke) snelheidsverlaging naar 50 km/uur binnen de bebouwde kom van Vught mogelijk is*

Dit hoofdstuk schets een aantal reeds geïdentificeerde kortetermijnmaatregelen. Ondanks dat uit de participatie ook andere maatregelen naar voren kunnen en zullen komen is dit gedaan omdat eruit een aantal adviezen komt om uitvoering van kortetermijnmaatregelen te versnellen.

Er is onderscheid gemaakt tussen a.) onderdelen van het VKA+ die naar voren worden gehaald uit het VKA+ en autonoom zijn te realiseren (zie 5.1) en b.) kortetermijnmaatregelen die geen onderdeel zijn van het VKA+ (zie 5.2). Beide categorieën maatregelen beogen de leefbaarheid en veiligheid rondom de N65 op korte termijn te verbeteren. Voor alle maatregelen geldt dat deze, samen met de op te halen maatregelen uit het participatietraject, beoordeelt worden op de gestelde kaders en daaruit volgende criteria.

5.1 Kortetermijnmaatregelen uit het VKA+

Het VKA+ bevat onderdelen en meekoppelkansen die passen binnen de gestelde kaders en nu al gerealiseerd zouden kunnen worden. De analyse om te komen tot deze maatregelen is beschreven in bijlage 2. Wat resteert zijn de volgende maatregelen:

- Aanleg parallelwegstructuur buitengebied
- Aanleggen knip Kreitestraat (in combinatie met fietstunnel en parallelwegen)
- Afsluiten aansluitingen en koude oversteken N65 bij Helvoirt, Vught en buitengebieden
- Aanleg fietsvoorzieningen Helvoirt-Vught[1]
- Bermbeveiliging*
- Geluidmaatregelen*

* deze maatgelen zijn gedekt vanuit gelabeld budget binnen het totale VKA+ budget.

5.2 Aanvullende kortetermijnmaatregelen

In een (eerdere) brainstorm met Rijkswaterstaat, provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught zijn aanvullende maatregelen naar voren gekomen om de leerbaarheid en veiligheid te verbeteren nu de reconstructie van de N65 is gepauzeerd. Deze aanvullende maatregelen komen grotendeels overeen met de maatregelen uit in de motie "N65: Leefbaarheid en veiligheid verhogen maatregelen", ingediend in de raadsvergadering van de gemeente Vught op 1 februari 2024, waar nader onderzoek voor wordt gevraagd. Een overzicht van de, op de in 5.1 benoemde aanvullende, kortetermijnmaatregelen is hieronder weergegeven:

- VRI's vervangen door iVRI's, inclusief kruispuntoptimalisatie en extra opstelstroken
- (Tijdelijke) maximumsnelheid 50 km/uur N65 binnen bebouwde kom
- Parallelwegenstructuur in Vught en Helvoirt
- Fietstunnel(s) in Helvoirt (Hoge Raam en Torenstraat)
- Fietstunnel/fietsvoorziening in Vught (Vijverbosweg en Bréautélaan-Martinilaan)
- Aanvullende voorzieningen openbaar vervoer (n.t.b.)

[1] Een snelfietsroute maakt geen onderdeel uit van de kortetermijnmaatregelen. Het betreft hier maatregelen om het fietsverkeer veiliger te maken zoals realisatie fietswegen.

- Aanvullende maatregelen deelmobiliteit (n.t.b.)
- Maatregelen voor verminderen/voorkomen van roodlichtnegatie bij zowel Vught als Helvoirt
- VRI aan de Groenewouddreef en/of Kruishoeveweg
- Herinrichting kruising Boslaan-Vijverbosweg door sloop De Vier Kolommen, bredere opstelstroken, betere afwikkeling fietsers

5.3 Autonome ontwikkelingen

Enkele met het VKA+ en kortetermijnmaatregelen samenhangende maatregelen zijn reeds in onderzoek/uitvoering.

Stiller asfalt: In het groot onderhoud van Rijkswaterstaat, wat gepland staat voor 2024 zal ondermeer stiller asfalt worden toegepast. Voor kruisingen kan echter geen stiller asfalt worden toegepast in verband met verhoogd slijtage door optrekken en afremmen van gemotoriseerd verkeer. Stiller asfalt over het gehele tracé is hiermee een autonome ontwikkeling en wordt niet nader beschouwd als kortetermijnmaatregel.

Herinrichting kruising Boslaan en ruimte voor optimalisatie bij "De 4 kolommen": De gemeente Vught is bezig met de herinrichting van de Boslaan. Dit is een autonome ontwikkeling.

Geluidsanering: Bijlage 3 beschrijft de afwegingen die spelen bij het autonoom dan wel gekoppeld saneren. Voorstel aan de stuurgroep is om onderscheid te maken tussen maatregelen in drie aparte gebieden: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), buitengebied en bebouwde kom:

1. Aan de oostzijde van Vught wordt in het kader van het *PHS* het spoor verdiept aangelegd. Deel van het project is het realiseren van geluidschermen.
    a) De uitgangspositie voor het berekenen van doelmatige geluidsschermen was de verdiepte liggen van de N65 in het VKA+. Nu de N65 ten zuidwesten van km. 4,18 vooralsnog op maaiveldniveau blijft liggen, dient de akoestische situatie in beeld te worden gebracht rondom de overgang PHS / VKA+ (ter hoogte van km. 4,18). Daarmee kunnen de geluidsschermen N65 binnen het PHS project worden herberekend en het PHS onderzoek daarop worden aangepast. Binnen dit onderzoek is het ook van belang wat binnen autonome sanering de schermmaatregel is die aansluit op het traject van PHS (tot km 4.18).
    b) Geluidschermen 2,0 meter of hoger (passend binnen de gebiedsvisie) ten oosten van de J.F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg te onderzoeken (zie figuur B2.1).
2. *Buitengebied*, hier wordt de stuurgroep geadviseerd autonoom te saneren en daarbij de volgende onderzoeken in gang te zetten:
    a) Geluidschermen 2,0 meter of hoger bij Helvoirt (passend binnen de gebiedsvisie) te onderzoeken (zie figuur B2.2).
3. *Bebouwde kom:* de stuurgroep wordt geadviseerd om in blijven zetten op gekoppelde sanering (bij uitvoering van het VKA+) waarbij de MJPG gelden behouden blijven en er in de tussentijd leefbaarheidsmaatregelen aan de gevel getroffen worden als aanvullende kortetermijnmaatregel. Dit betreft de gevelmaatregelen die getroffen zouden worden bij autonoom saneren. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van het Project Gevelisolatie vanuit RWS.

5.4 Snelle start voorbereiding kortetermijnmaatregelen

Enkele van bovenstaande maatregelen passen goed binnen de geschetste kaders uit hoofdstuk 2, zijn autonoom realiseerbaar, hebben naar verwachting draagvlak en zijn op voorhand kansrijk voor nadere uitwerking. Om het realiseren van maatregelen te versnellen wordt de stuurgroep geadviseerd om deze maatregelen in samenhang te gaan onderzoeken waarbij gestreefd wordt naar integrale oplossingen:

- Opheffen koude oversteken en aansluitingen, aanleg parallelwegen (grotendeels uit VKA+) en VRI Groenewoud. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen aansluitingen en koude oversteken die direct af te sluiten zijn en aansluitingen en koude oversteken waarvoor extra maatregelen benodigd zijn zoals het aanleggen van een parallelwegstructuur.
- Het actualiseren van de kostenraming en onderzoeken van het naar voren halen van de aanleg van de knip op de Kreitestraat in combinatie met de aanleg van de fietstunnel en de aanleg van parallelwegen uit het VKA+. *Er wordt geadviseerd om dit onderzoek samen met onderzoek naar het opheffen van de koude*

oversteken en afsluitingen bij één ingenieursbureau onder te brengen omdat er overlap in de te onderzoeken gebieden is.

- Verkennen haalbaarheid van realisatie bermbeveiliging langs N65 en nader onderzoek beperken/compenseren kap van bomen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de eerder bereikte overeenstemming in afwegingskaders voor het beperken/compenseren van bomen langs de N65 tussen Tilburg en Helvoirt*. Er wordt geadviseerd om dit onderzoek samen met onderzoek naar het opheffen van de koude oversteken en afsluitingen bij één ingenieursbureau onder te brengen omdat er overlap in de te onderzoeken gebieden is.*
- Geluidmaatregelen, zie paragraaf 5.3 en bijlage 3, waarbij het onderzoek wordt opgedeeld in drie te onderzoeken deelgebieden:
    1. PHS
    2. Buitengebied (autonome sanering)
    3. Bebouwde kom (leefbaarheidsmaatregelen)
- Onderzoeken optimalisatie herinrichting Boslaan bij “De 4 kolommen”. Hier wordt onderzoek gedaan naar twee opties:
    1. Het slopen van “de 4 kolommen” (pand) en deze ruimte benutten voor extra opstelstroken
    2. De sloop van “de 4 kolommen” benutten voor een herinrichting van de volledige kruising
- Onderzoek onder welke randvoorwaarden en met welke doelen een tijdelijke snelheidsverlaging naar 50 km/uur binnen de bebouwde kom van Vught mogelijk is. Hierbij zouden ten minste de volgende vier aspecten moeten worden onderzocht:
    1. Het effect van de tijdelijke verlaging van de snelheid naar 50 km/uur op de *doorstroming*
        a) Specifiek het effect op de doorstroming in het geval van een herinrichting van de Boslaan.
    2. Het effect van de tijdelijke verlaging van de snelheid naar 50 km/uur op de *geluidsemissies* en de koppeling met te nemen geluidmaatregelen
    3. *Afdwingbaarheid*, waarbij onder andere wordt gekeken naar het wegontwerp, belijning, instellingen van de iVRI’s, handhaafbaarheid en veiligheid
    4. *Stikstof*-effecten: heeft een tijdelijke verlaging van de snelheid effect op latere realisatie van het VKA+?

Informatie uit de deze onderzoeken wordt tijdens het participatietraject gebruikt om meer duidelijkheid te geven aan stakeholders en de dialoog over de uitwerkingen daarvan op gang te brengen. De maatregelen worden net als de andere kortetermijnmaatregelen gewogen op de uit de kaders volgende criteria en tijdens twee participatieronde aan de stakeholders voorgelegd.

6 Participatie en communicatie

Voor de selectie van maatregelen aanvullend op de hiervoor genoemde eerste aanzet voor kortetermijnmaatregelen wordt de stuurgroep gevraagd in te stemmen met een participatietraject waarbij:

- *De regie over dit participatieproces en de communicatie daaromtrent belegd wordt bij de ambtelijke begeleidingsgroep*
- *Over de invulling van dit participatietraject en de financiering daarvan maken betrokken partijen nadere afspraken.*

De stuurgroep wil open en transparant zijn over bij de totstandkoming van de kortetermijnmaatregelen en ideeën hierover bij de omgeving ophalen. Er wordt geadviseerd de ambtelijke begeleidingsgroep voor nu de leiding te laten hebben over het proces. De stuurgroep wordt gevraagd om budget voor de uitvoering van het participatietraject.

In paragraaf 6.1 worden de bouwstenen van de participatiestrategie voor de kortetermijnmaatregelen uiteengezet, waarna in paragraaf 6.2 participatiestrategie voor de kortetermijnmaatregelen wordt gespecificeerd. In 6.3 wordt kort ingegaan op de communicatie bij het participatietraject en de link met het groot onderhoud van Rijkswaterstaat aan de N65 in 2024.

6.1 Bouwstenen voor de participatiestrategie

Grondhouding: De stuurgroep wil stakeholders betrekken bij de kortetermijnmaatregelen. Deze boodschap wordt voorafgaand aan het participatietraject duidelijk gecommuniceerd, waarbij de grondhouding open/transparant, onbevooroordeeld en constructief/kritisch is.

Kaders: Participatie is met name effectief als de kaders vooraf duidelijk zijn. De kaders en wijze waarop de kortetermijnmaatregelen worden getoetst worden voorafgaand aan het participatieproces vastgesteld (zie ook bijlage 1 waar een voorbeeld van deze toetsing op basis van de TOM is opgenomen). Stakeholders worden hierover bij aanvang van het participatietraject geïnformeerd.

Richtinggevend budget: Wanneer de stuurgroep zich uitspreekt over het richtinggevend budget, zoals voorgesteld in hoofdstuk 4, kan dit budget als handvat worden gebruikt in het participatieproces.

Stakeholder analyse: Voorafgaand aan het participatietraject wordt een stakeholder analyse opgesteld. Op basis van de stakeholder analyse wordt een strategie opgesteld om stakeholders zo optimaal mogelijk in het participatieproces te betrekken.

Geografisch onderscheid: De ervaring en aanpak van de problemen omtrent de leefbaarheid en veiligheid verschilt per locatie. De problematiek voor stakeholders in het buitengebied staat los van die van de bewoonde kernen Helvoirt en Vught. Er wordt daarom geadviseerd om aparte participatietrajecten op te zetten voor verschillende geografische gebieden.

6.2 Participatiestrategie voor de kortetermijnmaatregelen

Het participatietraject wat inhoud moet geven aan het in hoofdstuk 3 beschreven proces bestaat uit één of meerdere participatierondes waarin informatie uitwisseling met stakeholders plaatsvindt. In het participatietraject worden stakeholders geïnformeerd over het voornemen aanvullende kortetermijnmaatregelen te treffen en worden de bijbehorende kaders geschetst. Aan de hand hiervan worden stakeholders uitgenodigd nieuwe aanvullende kortetermijnmaatregelen in te brengen en/of op de aspirant kortetermijnmaatregelen en complementaire pakketten te reageren.

6.3 Communicatiestrategie

Participatie valt of staat met goede communicatie. Vooraf, tijdens en na het participatietraject dienen stakeholders geïnformeerd te worden. Voor de start van het participatietraject wordt in samenwerking met alle

partners een participatie-/communicatieplan opgesteld. Vught en Oisterwijk stemmen onderling af dat de uitingen vanuit het communicatieplan op gemeenteniveau toegesneden zijn op inwoners van beide gemeenten.

Samenhang met communicatie over groot onderhoud Rijkswaterstaat: In het communicatieplan wordt ook de link gelegd met het groot onderhoud van Rijkswaterstaat aan de N65 wat in 2024 uitgevoerd gaat worden. Enkele maatregelen die behoren tot de scope van dit onderhoud hebben een positief effect op de veiligheid en leefbaarheid (stiller asfalt en iVRI's). De uitvoering van het groot onderhoud valt deels samen met het participatietraject.

7 Overige afspraken

De stuurgroep wordt gevraagd:

- *Kennis te nemen dat beheer van de voor de N65 aangekochte gronden en gebouwen naar huidige inzichten kostenneutraal vormgegeven kan worden;*
- *Te besluiten dat vooralsnog geen verrekening van (eventuele) inkomsten uit huur of pacht en/of (eventuele) kosten voor beheer en onderhoud plaats vindt tussen partijen of projectbudget;*
- *De begeleidingsgroep toestemming te geven nadere afspraken te maken over de optimalisatie van de Boslaan, waarbij eventuele sloop van voormalig restaurant de Vier Kolommen bekostigd mag worden uit het projectbudget.*

7.1 Beheer aangekochte percelen

Om de realisatie van het VKA+ mogelijk te maken, heeft het Rijk de afgelopen jaren diverse (delen van) percelen en gebouwen aangekocht. In de Stuurgroep van 8 december 2023 is afgesproken dat deze gronden beschikbaar blijven voor een reconstructie van de N65 in de toekomst. Dit heeft als gevolg dat het Rijk voor langere periode het beheer van de aangekochte gronden en gebouwen moet gaan organiseren. Het N65-grondverwervingsteam gaat hiervoor een warme overdracht verzorgen aan het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Zij geven hiervoor onder andere een advies aan het RVB over hoe het beheer per eigendom georganiseerd kan worden.

In hoofdlijnen komt dit advies erop neer om:

- gronden, die deel uitmaken van een voor- af achtertuin, in beheer te houden van bewoners;
- agrarische gronden te gaan verpachten/te verhuren;
- percelen aangekocht van het Brabants Landschap in beheer te laten van Brabants Landschap;
- percelen direct langs gemeentelijke wegen over te dragen aan de gemeente Vught;
- voor gebouwen kan een tijdelijke huurder worden gezocht.

Waar geen beheerder gevonden kan worden, wordt het beheer opgepakt door het Rijk (RVB samen met het betreffende district van RWS). Tijdens een analyse van alle aangekochte gronden en gebouwen op 5 februari j.l, is in gezamenlijkheid vastgesteld dat het beheer van de eigendommen kostenneutraal kan worden vormgegeven. Alle praktische zaken rondom het beheer en het vastleggen van afspraken met gebruikers/ pachters worden verder opgepakt door RWS en het RVB, waarbij een bepaling wordt opgenomen over het tijdig kunnen beschikken over deze gronden en gebouwen, wanneer dit voor een herstart van het project N65 nodig is.

Vijverbosweg, Boslaan, voormalig restaurant de Vier Kolommen
De gemeente Vught heeft een reconstructie van de Boslaan in voorbereiding, waarbij onder andere een vrij liggend fietspad wordt aangelegd. De gemeente Vught ziet kansen het ontwerp te optimaliseren en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren met behulp van de gronden aangekocht voor de N65 en/of wanneer voormalig restaurant de Vier Kolommen wordt gesloopt. Voorstel is dat gemeente Vught de ontwerpoptimalisatie en overige voor-of nadelen van de sloop van het pand nader uitwerkt in het kader van de kortetermijnmaatregelen.

8 Projectteam en overeenkomsten

De stuurgroep wordt gevraagd:

- *Bestaande (project)organisatie en governance in stand te houden.*
- *Benodigd budget vrij te geven voor het aantrekken van aanvullende capaciteit ten behoeve van onderzoek/uitwerking van de kortetermijnmaatregelen en/of het leveren van ondersteuning ten behoeve van de participatie*
- *Bij de vaststelling van het kortetermijnmaatregelenpakket eventuele uitvoeringsovereenkomsten te herijken/herzien.*

8.1 Monitoring voortgang mogelijkheden realiseren VKA+ in relatie tot stikstof

De provincie Noord-Brabant monitort namens alle partijen de ontwikkelingen op gebied van stikstof(ruimte) en koppelt over deze ontwikkelingen ten minste tijdens de overleggen van de Stuurgroep terug. Provincie Noord-Brabant is hiervoor de meest logische partij, omdat zij het beste zicht heeft op alle ontwikkelingen op gebied van stikstof en natuurherstel in Brabant. Echter, ieder lid van de stuurgroep kan het initiatief nemen om een doorstart van het project te vragen als zij voldoende ruimte binnen de stikstof wet- en regelgeving zien.

8.2 Projectorganisatie

De vigerende begeleidingsgroep met daarin gemeente Vught, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat en gemeente Oisterwijk als agenda lid, kan worden gehandhaafd. De omvang kan beperkt blijven; werkzaamheden voor de korte termijn betreffen vooral het bepalen van het pakket aan kortetermijnmaatregelen en daarmee de opstart van de participatie, de afstemming met het groot onderhoud aan de N65 in samenspraak met RWS, activiteiten op het terrein van geluid (nader (gevel)onderzoek) en de start van eventuele overige onderzoeken in het licht van de mogelijke kortetermijnmaatregelen. Afgesproken wordt dat de hiervoor genoemde partijen zorgdragen voor de ambtelijke capaciteit die nodig is om te kunnen participeren in de begeleidingsgroep. Voorzitter van de begeleidingsgroep is de gemeente Vught.

In ieder geval tot aan het moment van het definitieve maatregelenpakket worden de projectgroep van de provincie, de begeleidingsgroep en de stuurgroep gehandhaafd. Ten behoeve van het onderzoeken en/of uitwerken van potentiële maatregelen is aanvullende capaciteit benodigd van een ingenieursbureau. Het betreft capaciteit voor procesbegeleiding, onderzoek/uitwerking van de aspirant maatregelen en ondersteuning bij het participatieproces. Dit dient verder gespecificeerd te worden in een nog op te stelen opdrachtbeschrijving. Deze ondersteuning dient op korte termijn aanbesteed te worden (aanvang werkzaamheden mei 2024) om te zorgen dat de uitkomsten in kunnen worden gebracht voor de sluitvorming over het pakket van maatregelen in de stuurgroep bijeenkomst 2 voor het BO MIRT.

8.3 Gevolgen bestuursovereenkomst(en)

In de ‘Bestuursovereenkomst N65 Vught – Haaren; afronding planfase en start realisatie d.d. 7 juli 2020’, hierna de BOK, hebben het Rijk, de Provincie Noord-Brabant, gemeente Vught en Haaren nadere afspraken gemaakt over onder meer de planfase en de Realisatiefase en de financiering van het project en het hiertoe te realiseren Werk (zie artikel 2).

Conform artikel 8 is er sprake van een onvoorziene omstandigheid; een exogene factor – vernietiging van de benodigde bestemmingsplannen door de RvS in 2022 - maakt dat realisatie van de projectscope nu niet mogelijk is. Op grond van dit artikel hebben de partijen de mogelijkheid om met elkaar in overleg te treden en de overeenkomst daar op aan te passen. Zoals afgesproken in de Stuurgroep van 8 december 2023 is er vooralsnog geen noodzaak de bestuursovereenkomst te ontbinden en is besloten de overeenkomst op te schorten.

Indien er geen belemmeringen zijn om de planvorming opnieuw op te starten kan het zijn om alsnog de BOK op inhoudelijke punten te wijzigen. Dit is in elk geval voorzien met betrekking tot de rolverdeling en de financiële bijdragen van partijen. Daartoe zal dan een nieuwe bestuursovereenkomst of een addendum worden opgesteld.

8.4 Gevolgen uitvoeringsovereenkomst

In de “Overeenkomst tussen de Staat en de Provincie Noord-Brabant ter regeling van de samenwerking en de uitvoering van de reconstructie van de rijksweg N65 Vught - Haaren conform de Bestuursovereenkomst d.d. 7 juli 2020” , hierna U-OVK, hebben RWS en Provincie Noord-Brabant nadere afspraken gemaakt over de wijze hoe de provincie zijn rol als opdrachtgever naar de marktpartij voor de reconstructie vervult en welke eisen, kaders en randvoorwaarden RWS daarvoor aan de voorkant en tijdens de uitvoering meegeeft.

De U-OVK voorziet niet alleen in de uitvoering van de daadwerkelijke reconstructiewerkzaamheden tussen Vught en Haaren maar ook in het reguliere beheer en onderhoud, gedurende de periode van de werkzaamheden en in bermbeveilingsmaatregelen op de ”rest” van de N65 tussen Helvoirt en Tilburg. Nu het bestemmingsplan voor de reconstructie N65 is vernietigd en als gevolg daarvan het contract met de BAM is ontbonden, is er voorlopig geen sprake van een reconstructie en is RWS genoodzaakt een aantal dringende onderhoudsmaatregelen zelf uit te voeren in 2024 en 2025 (denk aan verhardingen en vervangen VRI’s). Rijk en provincie zijn sterk voorstander van het verhogen van de verkeersveiligheid door middel van realisatie van bermbeveiliging. RWS is gegeven de nieuwe situatie de meest voor de hand liggende partij om de onderhoudsmaatregelen en de realisatie van de bermbeveiliging op te pakken

Er is daarmee in ieder geval sprake van artikel 14 (onvoorziene omstandigheden) en mogelijk ook artikel 15 (ontbindende voorwaarden) uit de U-OVK, volgens welke artikels “partijen met elkaar in overleg treden” over een vervolg. Als gevolg van het vorenstaande en na besluit van de stuurgroep tot vaststelling van het PvA stellen wij voor, mede op basis van gevoerde afstemmingsoverleg, om de U-OVK op te schorten tot het moment dat nadere afspraken worden gemaakt via de stuurgroep over de reconstructie van de N65 en te nemen korte termijn maatregelen. Reactivering, herziening of ontbinding van de U-OVK volgt op dat moment. Tijdens het opschorten van de U-OVK vervult de provincie geen uitvoerende taken meer met betrekking tot de voorbereiding of realisatie van maatregelen aan of voor de N65, tenzij anders in het PvA vermeld.

De vaststelling van kortetermijnmaatregelen kan aanleiding zijn om overige afspraken, waaronder financiële afspraken (o.a. rente) en uitvoeringsconvenanten (waaronder waterconvenant) te herzien.

9 Planning

9.1 Uitwerking kortetermijnmaatregelen

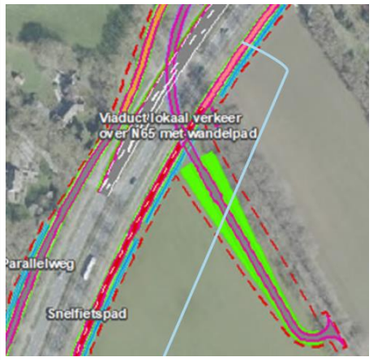
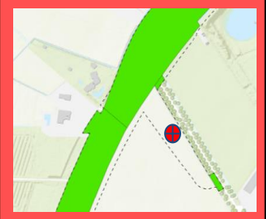
Maand	Activiteit
Maart	Aanbesteding integrale voorbereidingsfase aan ingenieursbureau
April	Opstellen participatieplan en communicatieplan Voorbereiding participatie (inrichting wijkprikker) Selectie ingenieursbureau
Mei	Start participatie: ophalen maatregelen Start voorbereidingsfase door ingenieursbureau
Juni	Beoordeling maatregelen, nadere analyses Stuurgroep 1 over voortgang proces en participatietraject
Juli / augustus	Vormen pakketten / samenhangende voorstellen (en vakantieperiode) – inclusief financieel
September	Afronding participatie: reageren maatregelpakketten
Oktober	Rapporteren en sluitvorming in stuurgroep 2
November	Voorbereiden besluitvorming in BO MIRT
December (/ januari)	Stuurgroep 3 over uitwerking uitvoering pakket kortetermijnmaatregelen na besluit BO MIRT

9.2 Doorblik vervolgprocedure(s)

Doorlooptijd (jaren)	Activiteit
onbekend	*Monitoren haalbaarheid vervolg m.b.t. stikstof*
0,5 – 1	Startfase | plan van aanpak, projectteam, uitvraag ingenieursbureau
1 - 2	M.e.r. en optimalisatie VKA+
0,5 - 1	Opstellen ontwerpbesluit (omgevingsplan)
1	Terinzagelegging ontwerpbesluit en opstellen besluit
1 - 3	Besluit en Raad van State
1	Aanbesteding en gunning realisatie
2	Realisatiewerkzaamheden

Bijlage 1 Concept Trade Off Matrix (TOM) kortetermijnmaatregelen

Bijgaande Trade Off wordt gehanteerd ten behoeve van het 'scoren' van kortetermijnmaatregelen. Op basis van deze systematiek worden de denkbare maatregelen gescoord. Voor een van de kortetermijnmaatregelen is de matrix ingevuld zodat een beeld wordt gegeven hoe de kortetermijnmaatregelen straks worden beoordeeld.

Trade-Off-Matrix Kortetermijnmaatregelen N65		**Beoordelingscriteria**								
		Verkeersveiligheid	**Leefbaarheid**	**Stikstof ***		**Ruimtelijke Ordening ******	**Grondposities**	**Uivoerbaarheid**	**Directe relatie met de N65**	**Ongewenste effecten**
				Aanlegfase	**Exploitatiefase**					
		Toelichting	*Toelichting*	*Toelichting*	*Toelichting*	*Toelichting*	*Toelichting*	*Toelichting*	*Toelichting*	*Toelichting*
ID	**Maatregelen**	*Draagt de maatregel aantoonbaar bij aan de verkeersveiligheid*	*Draagt de maatregel bij aan de vermindering van de geluidsoverlast en/of barrierewerking en/of de verbetering van de luchtkwaliteit*	*In welke mate is deze maatregel te realiseren zonder depositietoename gedurende de aanlegfase*	*In welke mate is deze maatregel te realiseren zonder depositietoename gedurende het gebruik (gebruiks-/explotatiefase)*	*Is de maatregel uit te voeren binnen het huidige planologische regime of is daar een wijziging voor nodig*	*Is de benodigde grond in handen voor de start van de realisatie van deze maatregel*	*Is de maatregel voor 1-1-2028 te realseren (3 jaar na het moment van vaststelling van het maatregelenpakket).*	*Heeft de maatregel een directe relatie met de N65 en raakt het de projectdoelstellingen*	*Heeft de maatregel ongewenste effecten ten aanzien van andere *(ruimtelijke) initaitieven?*
1.	**Realisatie fietsviaduct** 	De maatregel draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.	De maatregel draagt bij aan het beperken van de barrierewerking. Ten aanzien van geluid en lucht heeft deze maatregel geen effect.	Indien gebruik gemaakt van overwegend electrisch bouwmaterieel en het aantal omrijdbewegingen beperkt is tengevolgde de bouw is het risico op overschrijding van de depositienormering nihil	Geen negatieve gevolgen. Er is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking.	Het viaduct ligt deels op bestemming 'Agrarisch met waarden- kampen of hoevenlandschap'. Een ruimtelijke procedure is nodig om aanleg viaduct mogelijk te maken. Dit zet de uitvoerbarheid van realisatie binnen drie jaar onder druk 	De kans op tijdige verwerving van de benodigde grond voor de zuidelijke hellingbaan is nihil. Gezien de huidige houding van de verkopende partij leidt dit op dit moment onherropelijk tot onteigening en daarmee vertraging van minimaal x jaar. 	Gezien de grondpositie is dit niet aannemelijk	Ja, fysiek raakvlak. Zie tevens 'verkeersveiligheid' en 'leefbaarheid'	Het viaduct heeft een relatie met de aanleg van de fietspaden langs de N65.
2.										
3.										
4.										
etc.										

Legenda

Niet in lijn met het criterium
Onder de juiste condities/voorwaarden in lijn met het criterium
In lijn met het criterium
onbekend/nader onderzoeken

Opmerkingen

* In de kolom is beschreven wat het effect is op stikstof indien dit als een solitaire maatregel is beschouwd. Uiteindelijk dienen de gevolgen voor het gehele maatregelenpakket te worden beschouwd op effecten ten aanzien van depositie.

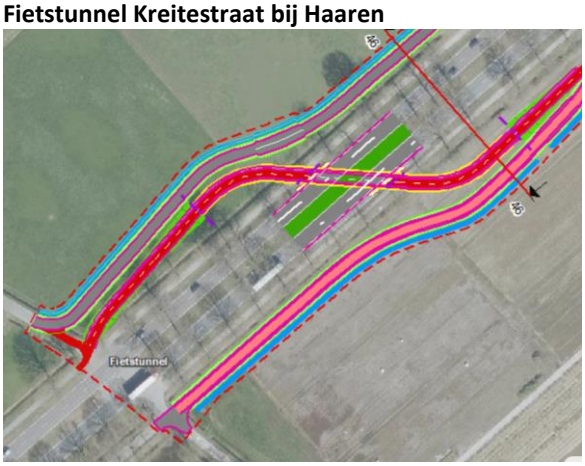
** Een solitaire maatregel kan mogelijkerwijs door toepassing van een relatief eenvoudig instrument mogelijk worden gemaakt. Denk aan een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BoPa). Het kan zijn dat het maatregelenpakket tezamen vraagt om een wijziging van het omgevingsplan.

Algemeen: Het definitieve maatregelenpakket zal - in samenhang bezien - ook aan de criteria van de TOM moeten worden onderworpen om een genuanceerd beeld te krijgen van de scores op de criteria voor het totale maatregelenpakket.

Bijlage 2 Analyse kortetermijnmaatregelen uit VKA+

In deze bijlage worden de onderdelen uit het VKA+ aan de hand van schetsen geanalyseerd op onderdelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn. (Bron ondergrond: PIM platform viewer “Reconstructie N65 Helvoirt-Vught (2018-2022)”).

Fietstunnel Kreitestraat bij Haaren

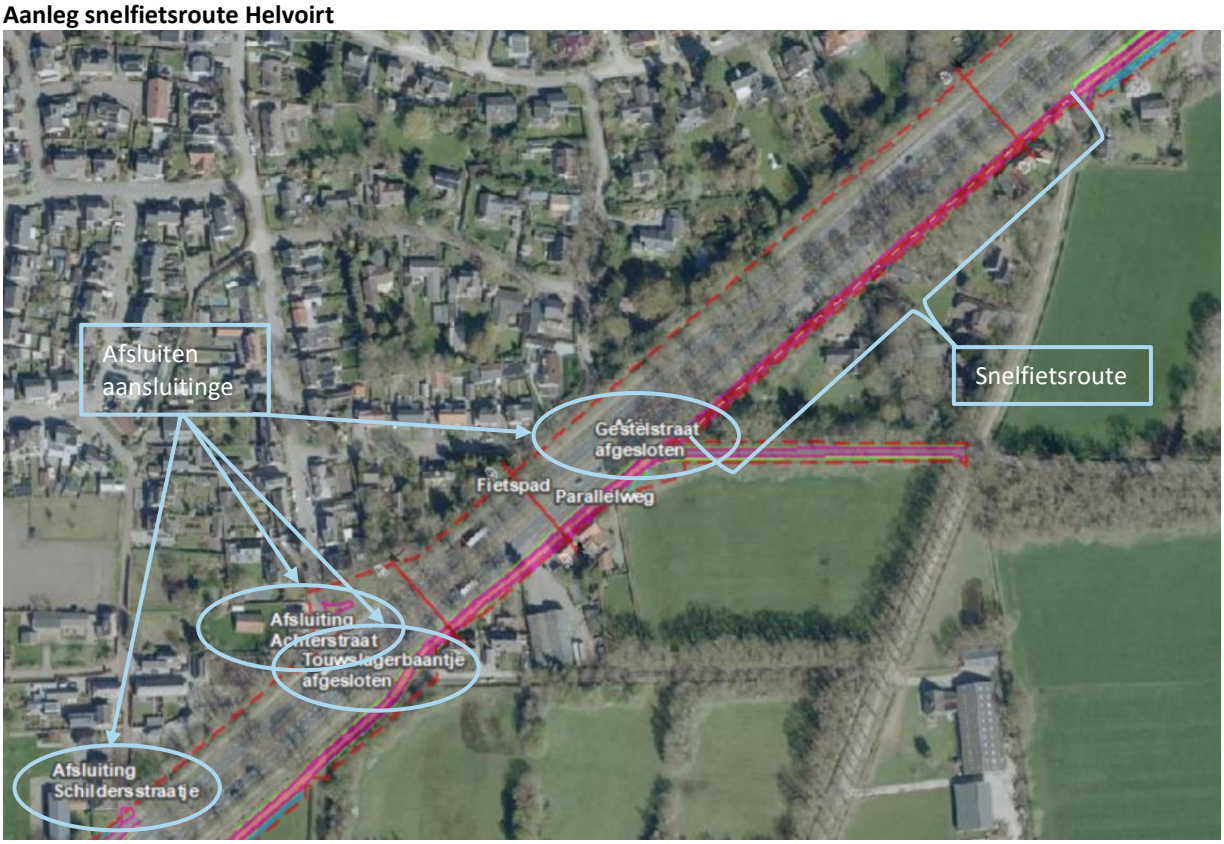


Figuur B1.1 Fietstunnel Kreitestraat bij Haaren (Bron: PIM Platform N65, omgeving Reconstructie N65 Vught-Helvoirt (2018-2022))

Ter hoogte van de kruising van de Kreitestraat / Hoge Raam met de N65 wordt de oversteek gesloten, zie figuur B1.1. Voor het fietsverkeer wordt een verdiepte fietstunnel aangelegd waardoor fietsers en wandelaars in twee richtingen de N65 kunnen kruisen. Ten noorden en zuiden van de N65 wordt een parallelweg aangelegd. Aan de zuidzijde wordt deze parallelweg uitgevoerd als fietsweg waar ook snelfietsverkeer gebruik van maakt.

Het aanbrengen van de knip op de Kreitestraat in combinatie met het aanleggen van de fietstunnel en parallelwegen kan los van het VKA+ gerealiseerd worden als kortetermijnmaatregel.

Aanleg snelfietsroute Helvoirt



Figuur B1.2 Aanleg snelfietsroute en sluiten op- en afritten bij Helvoirt

De te realiseren fietsvoorziening aan de zuidzijde van de N65 wordt in het VKA+ vanaf de Gestelstraat parallel aan de N65 doorgetrokken tot aan de kruising met de Antwerpsebaan, zie figuur B1.2.

De verlenging van het fietspad bij Helvoirt is los van het VKA+ te realiseren. Ondanks dat in het VKA+ de meekoppelkans snelfietsroute is opgenomen, kan de voorziening ook als reguliere fietsroute worden uitgevoerd. De meerkosten van het volledige snelfietspad wordt in het VKA+ geraamd op € 6,3 mln (prijspeil 2023).

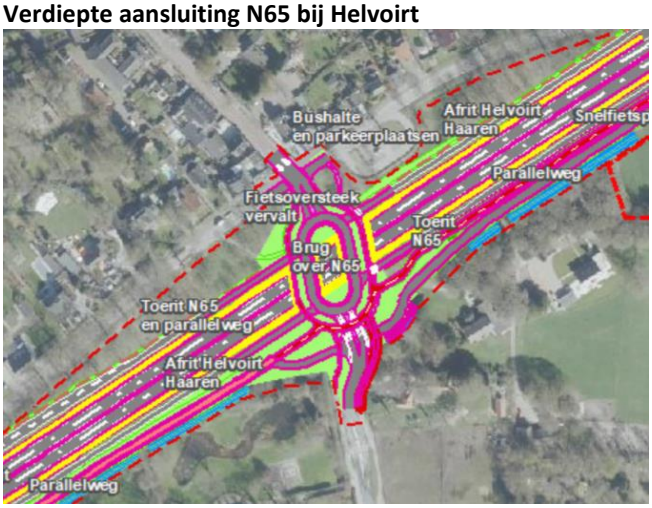
Aanleg van dit deel van de snelfietsroute kan los van het VKA+ gerealiseerd worden als kortetermijnmaatregel.

Afsluiten aansluitingen N65 bij Helvoirt
Bij Helvoirt sluiten het Schilderstraatje, de Achterstraat, het Touwslagerbaantje en de Gestelstraat aan op de N65, zie figuur B1.2. Dit zorgt soms voor onveilige situaties. In het VKA+ worden deze aansluitingen op de N65 afgesloten, maar wordt aan de noordzijde een parallelbaan en zuidzijde een fietsweg aangelegd waarop deze straten aansluiten.

Zonder VKA+ kunnen deze aansluitingen op de N65 afgesloten worden, waarmee de veiligheid ter plekke zal verbeteren. Er wordt geadviseerd om dit onderzoek al op te starten voorafgaande aan het participatietraject om stakeholders hierover goed te kunnen informeren.

Het afsluiten van de aansluitingen kan (in combinatie met de aanleg van parallelweg(en)) los van het VKA+ gerealiseerd worden als kortetermijnmaatregel.

Verdiepte aansluiting N65 bij Helvoirt

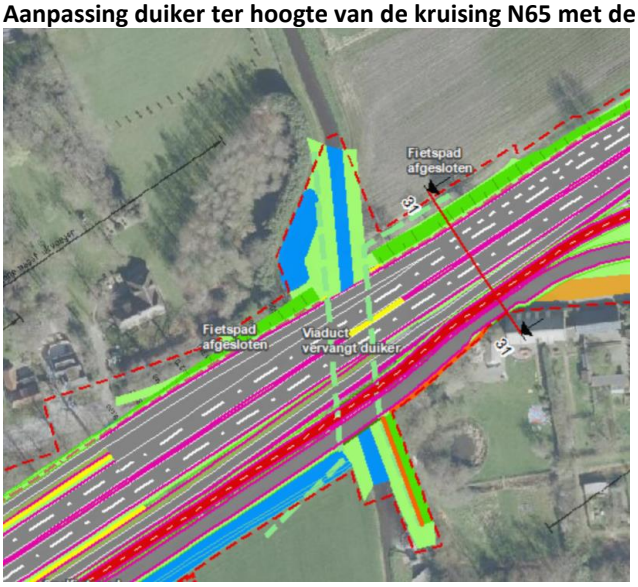


Figuur 0B1.3 Kruising met de Torenstraat boven verdiepte ligging N65 bij Helvoirt

Ter hoogte van de Torenstraat bij Helvoirt wordt in het VKA+ de N65 verdiept aangelegd. De kruising met de Torenstraat wordt boven de N65 gerealiseerd en omgevormd tot een verkeersplein waar ook de aan te leggen parallelwegen en snelfietspaden op uitkomen, zie figuur B1.3.

Het los uitvoeren van de verdiepte ligging bij Helvoirt is geen onderdeel van de kortetermijnmaatregelen, gezien deze kan leiden tot een verkeersaantrekkende werking en bijbehorende stikstofeffecten.

Aanpassing duiker ter hoogte van de kruising N65 met de Broekleij

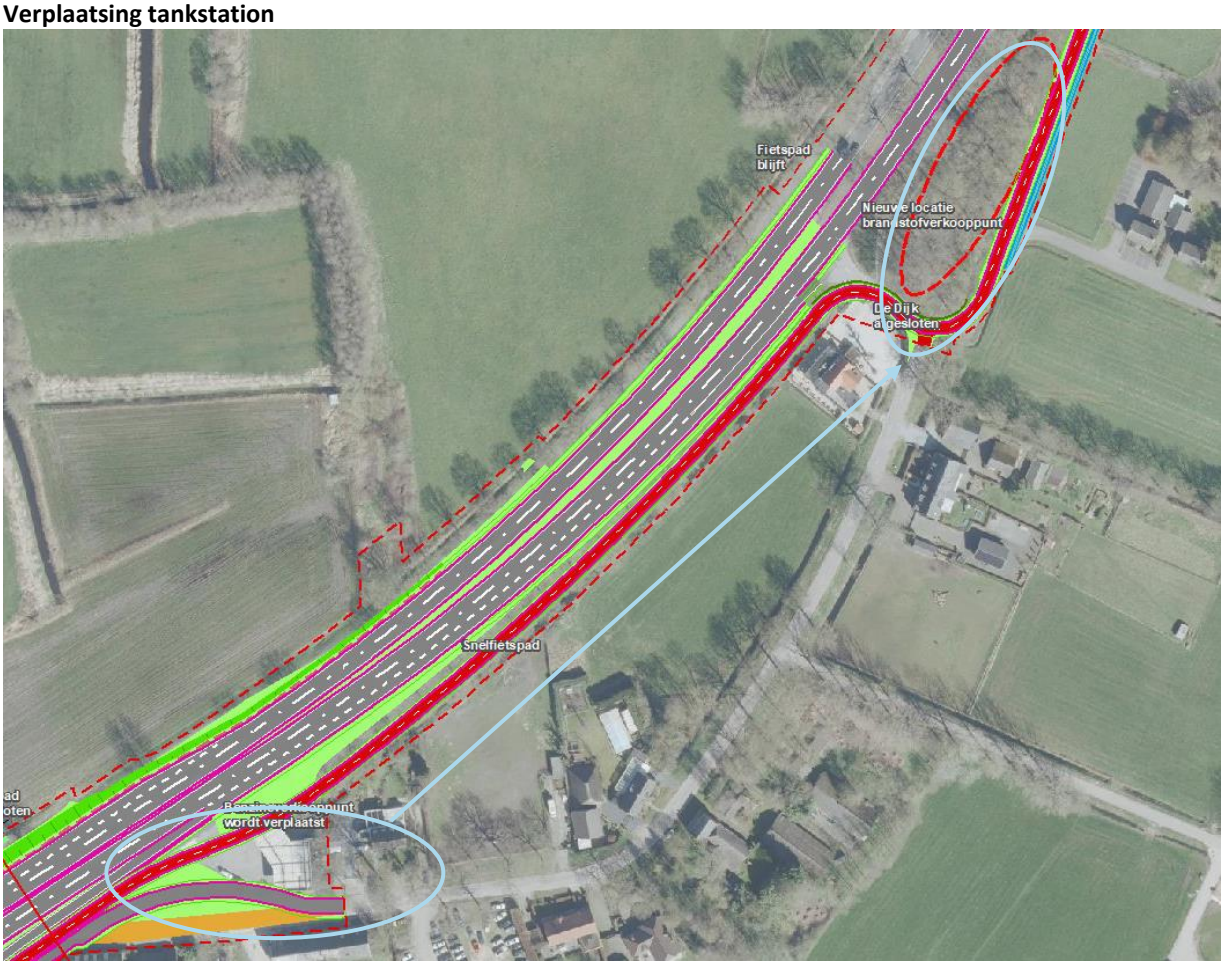


Figuur B1.4 Aanpassing duiker ter hoogte van de kruising N65 met de Broekleij

In het VKA+ wordt over de Broekleij een viaduct aangelegd waarmee de huidige duiker zou komen te vervallen. Hiervoor wordt de weg ter plekke verhoogd, zie figuur B1.4.

Deze maatregel is als meekoppelkans in het VKA+ meegenomen. Uitvoering vooraf aan realisatie VKA+ is onlogisch en kostenverhogend aangezien de parallelweg en N65 ter plekke verhoogd moeten worden voor de aparte aanleg van dit viaduct en wordt daarom niet als kortetermijnmaatregel geïdentificeerd. Bovendien draagt de ecopassage op zichzelf niet bij aan de kortetermijndoelstellingen.

Verplaatsing tankstation

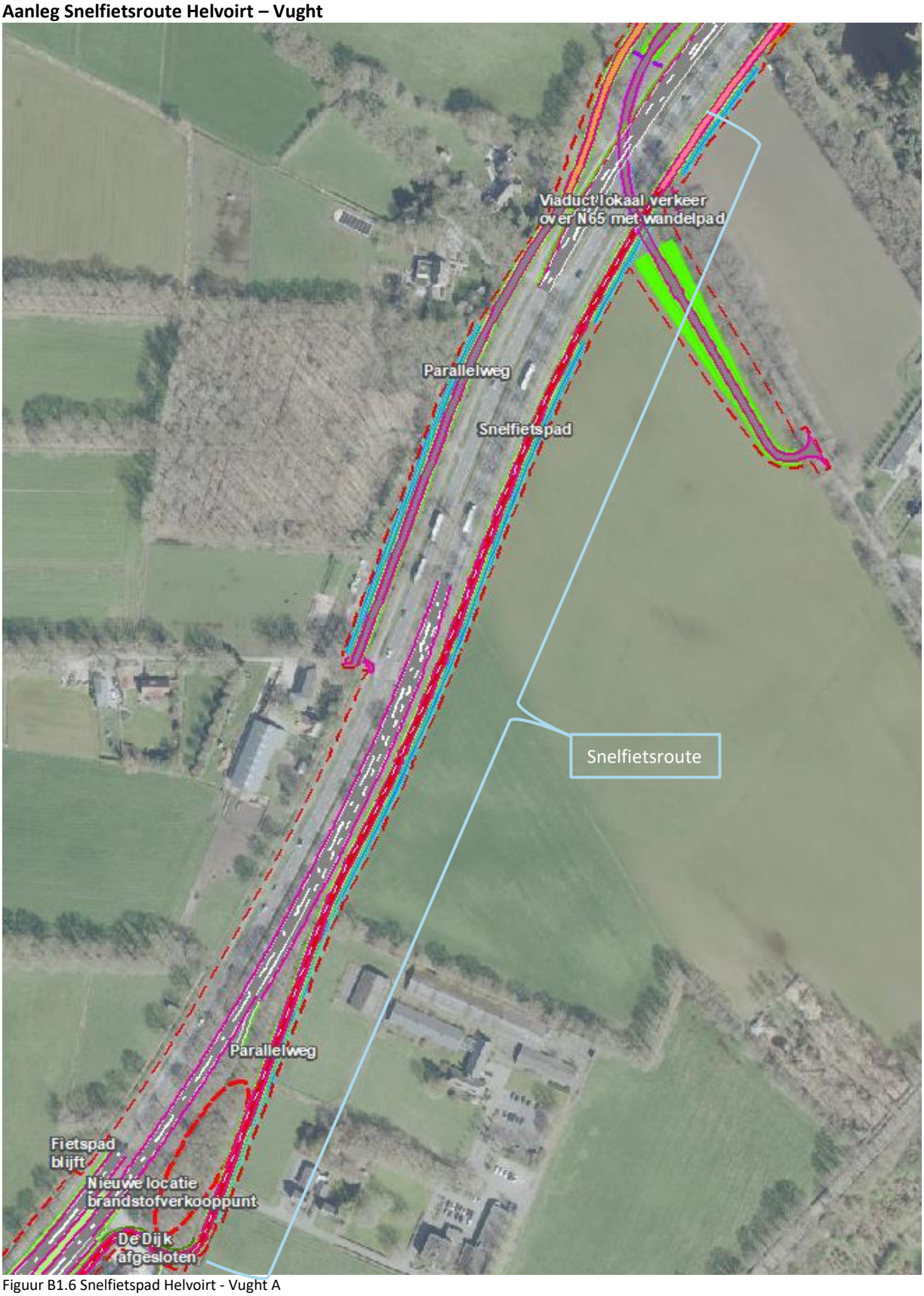


Figuur B1.5 Verplaatsing tankstation

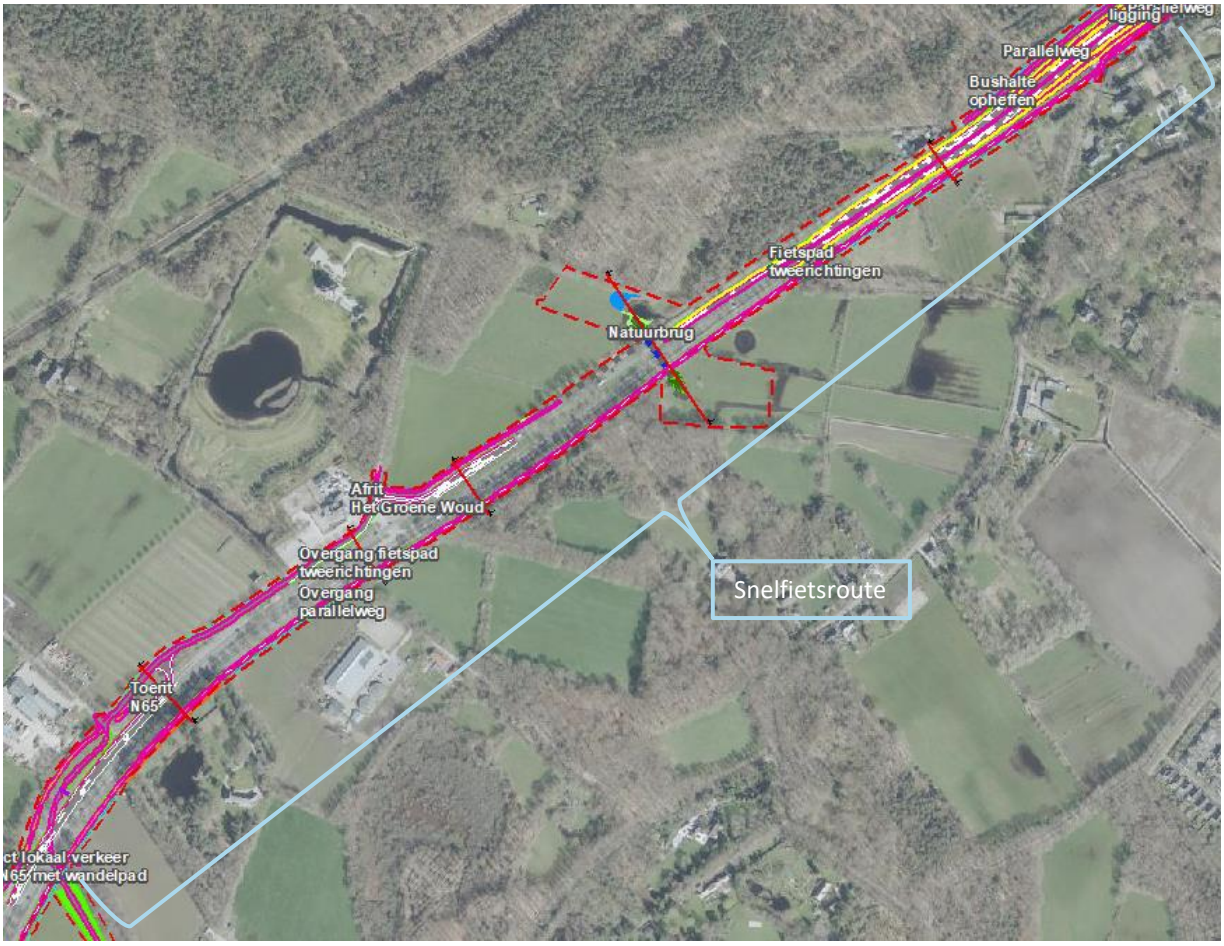
In het VKA+ is voor het tankstation aan de zuidzijde ter hoogte van hectometerpaal 8,5 geen plaats meer. Voor het tankstation is een nieuwe locatie aangemerkt ten noorden van de huidige locatie, zie figuur B1.5. In voorbereiding op het VKA+ zou dit tankstation al verplaatst kunnen worden.

Voor deze verplaatsing moeten op de nieuwe locatie bomen gekapt worden. Het verplaatsen heeft zonder VKA+ geen meerwaarde aangezien de duiker en mogelijkerwijs de parallelweg niet gerealiseerd worden. Daarnaast past de verplaatsing niet binnen de gesteld kaders voor leefbaarheid en veiligheid. Dit onderdeel wordt daarom niet als kortetermijnmaatregel geïdentificeerd.

Aanleg Snelfietsroute Helvoirt – Vught



Figuur B1.6 Snelfietspad Helvoirt - Vught A



Figuur B1.7 Snelfietspad Helvoirt - Vught B

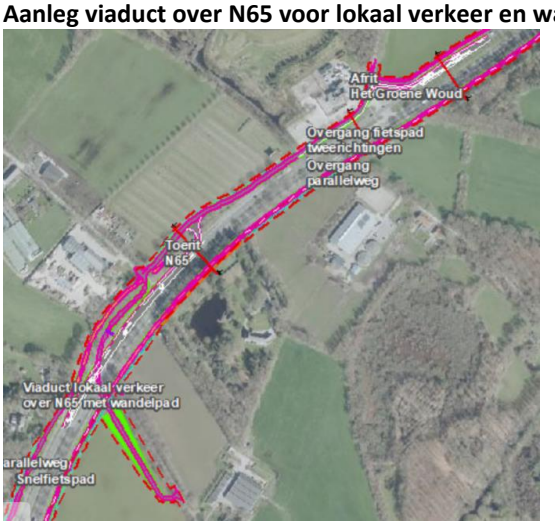
Aan de zuidzijde van de N65 is in het VKA+ een snelfietsroute opgenomen, zie figuur B1.6 en B1.7.

Op enkele uitgangspunten/nadere uitwerkingen na, zou deze snelfietsroute al voor realisering VKA+ aangelegd kunnen worden.

Deze fietsvoorziening is los van het VKA+ te realiseren. Ondanks dat in het VKA+ de meekoppelkans snelfietsroute is opgenomen, kan de voorziening ook als reguliere fietsroute worden uitgevoerd. De meerkosten van het volledige snelfietspad wordt in het VKA+ geraamd op € 6,3 mln (prijspeil 2023).

Het autonoom aanleggen van de snelfietsroute is mogelijk als kortetermijnmaatregel. Inpassing in Vught is hierbij wel een aandachtspunt bij de nadere uitwerking.

Aanleg viaduct over N65 voor lokaal verkeer en wandelpad bij Groenewouddreef

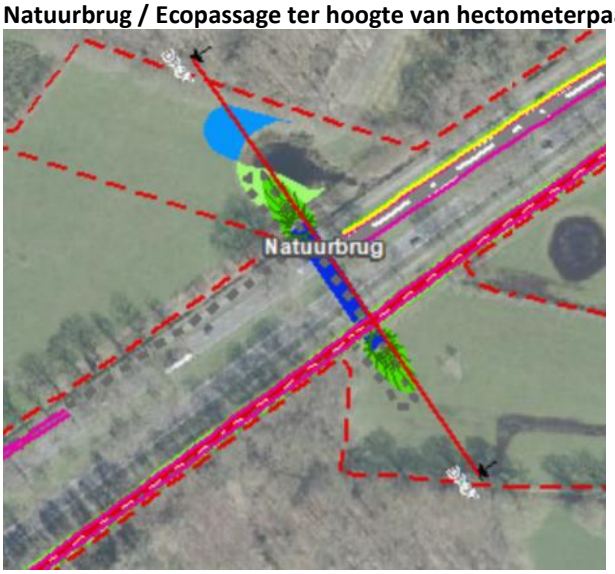


Figuur B1.8 Aanleg viaduct over N65 voor lokaal verkeer en wandelpad

Om gevaarlijke situaties door overstekend verkeer te voorkomen wordt de aansluitingen van de Sparrendaalseweg, Kruishoeveweg, Helvoirtseweg en Groenwouddreef op de N65 afgesloten in het VKA+, zie figuur B1.8. In plaats daarvan komt er aan de noordzijde een parallelweg en ter hoogte van de Sparrendaalseweg een viaduct voor lokaal verkeer en een wandelpad.

De gronden voor dit viaduct zijn nog niet verworven. Eventuele realisatie binnen de in de kaders gestelde 3 jaar is niet aannemelijk. Er kan ook gekozen worden het viaduct niet te realiseren en een eventuele tussenoplossing met een VRI aan de Groenwouddreef en/of Kruishoeveweg te onderzoeken. Er wordt geadviseerd om dit onderzoek al op te starten voorafgaande aan het participatietraject om stakeholders hierover goed te kunnen informeren.

Natuurbrug / Ecopassage ter hoogte van hectometerpaal 6,6

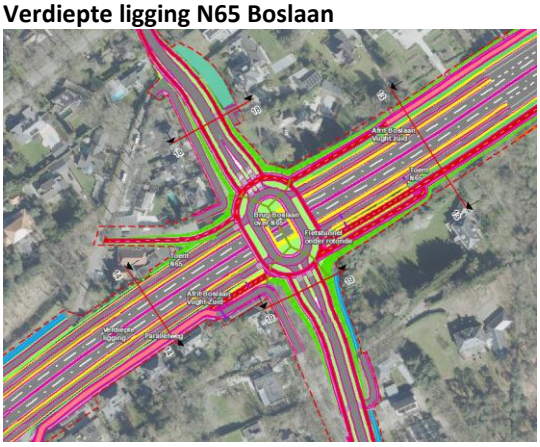


Figuur B1.9 Natuurbrug / Ecopassage ter hoogte van hectometerpaal 6,6

In het VKA+ is als meekoppelkans vanuit de provincie Noord-Brabant een droge ecopassage bovenlangs meegenomen ter hoogte van hectometerpaal 6,6, zie figuur B1.9.

De ecopassage kan apart gerealiseerd worden. De korte termijn maatregel voldoet niet aan de in hoofdstuk 2 gesteld kaders op het gebied van leefbaarheid en veiligheid en wordt daarmee niet gezien als kortetermijnmaatregel.

Verdiepte ligging N65 Boslaan



Figuur B1.10 Kruising van de Boslaan boven de verdiepte ligging van de N65 in Vught

In het VKA+ wordt de N65 in Vught verdiept gerealiseerd. De kruising met de Boslaan wordt boven de N65 gerealiseerd en omgevormd tot een verkeersplein waar ook de aan te leggen parallelwegen en snelfietspaden op uitkomen, zie figuur B1.10.

In Vught komt de N65 in het VKA+ verdiept te liggen. De achtereenvolgende kruisingen van de Boslaan, de De Bréautélaan en John F. Kennedylaan boven de verdiepte N65 zijn één samenhangend ontwerp. Het los uitvoeren van delen van de verdiepte ligging is niet reëel, en leidt tot wezenlijke meerkosten. Bovendien hebben de verdiepte aansluitingen een verkeersaantrekkende werking en leiden daarmee tot een verandering van stikstof depositie in N2000 gebieden. Aangezien er geen stikstofruimte beschikbaar is en de losstaande realisatie van de kruising met de Boslaan naar alle waarschijnlijkheid niet binnen 3 jaar uit te voeren is, valt dit onderdeel als kortetermijnmaatregel af.

Verdiepte ligging N65 bij de Bréautélaan

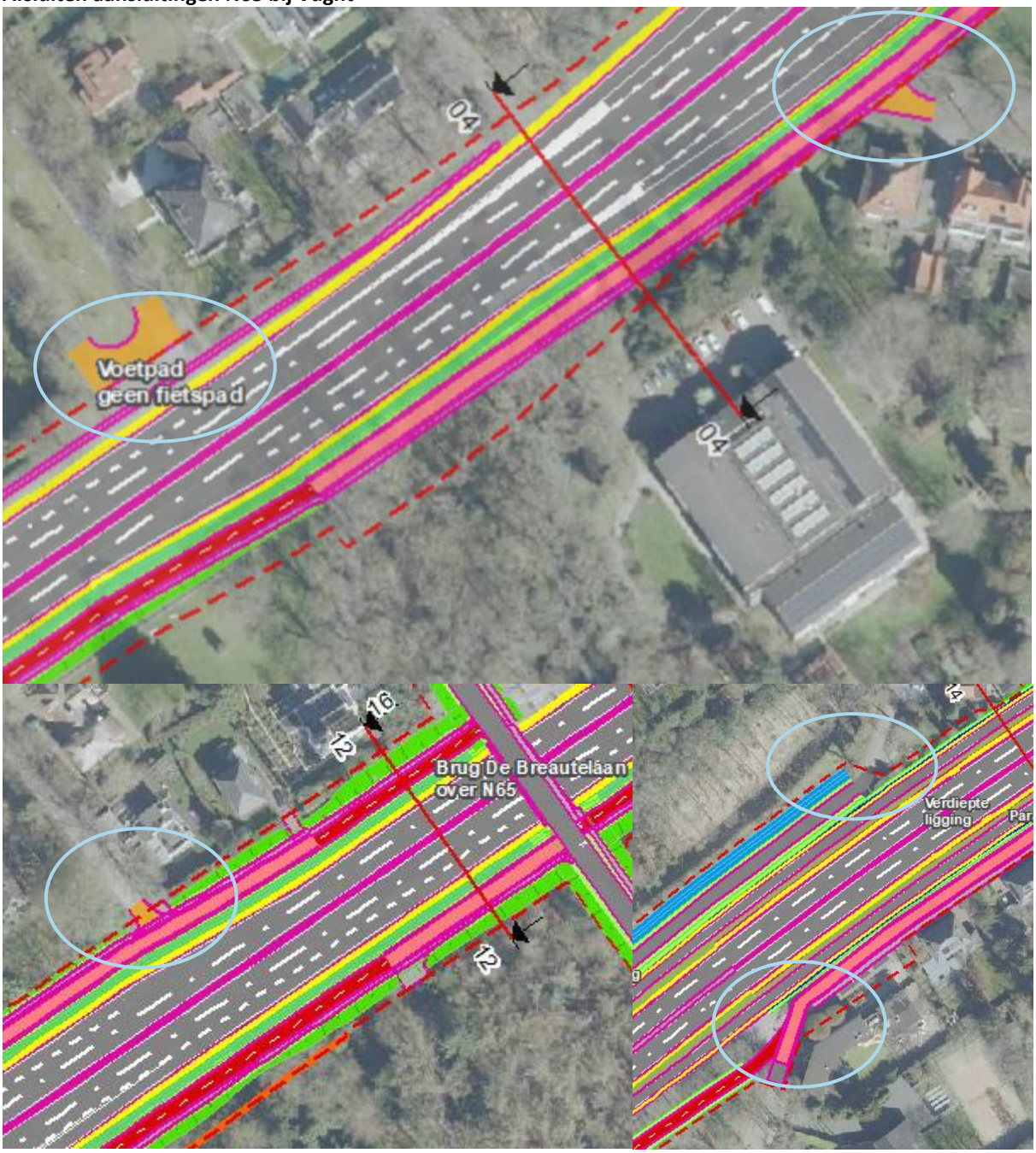


Figuur B1.11 Kruising met de De Bréautélaan boven verdiepte ligging N65

In het VKA+ wordt de N65 in Vught verdiept gerealiseerd. De kruising met de De Bréautélaan wordt boven de N65 gerealiseerd waar ook de aan te leggen snelfietsroutes op uitkomen, zie figuur B1.11.

In Vught komt de N65 in het VKA+ verdiept te liggen. De achtereenvolgende kruisingen van de Boslaan, de De Bréautélaan en John F. Kennedylaan boven de verdiepte N65 zijn één samenhangend ontwerp. Het los uitvoeren van delen van de verdiepte ligging is niet reëel, en leidt tot wezenlijke meerkosten. Bovendien hebben de verdiepte aansluitingen een verkeersaantrekkende werking en leiden daarmee tot een verandering van stikstof depositie in N2000 gebieden. Aangezien er geen stikstofruimte beschikbaar is en de losstaande realisatie van de kruising met de De Bréautélaan naar alle waarschijnlijkheid niet binnen 3 jaar uit te voeren is, valt dit onderdeel als kortetermijnmaatregel af.

Afsluiten aansluitingen N65 bij Vught



Figuur B1.12 Afsluiten aansluitingen N65 bij Vught

In Vught sluiten de Hoevensestraat, het Snippenlaantje, de De Viselaan, het Van Houwelingenplantsoen en de Aloysiuslaan direct aan op de N65. In- of uitvoegend verkeer zorgt soms voor onveilige situaties. In het VKA+ worden deze aansluitingen op de N65 afgesloten. Aan de noordzijde een parallelbaan en zuidzijde een fietsweg aangelegd waarop deze straten na realisering van het VKA+ aansluiten, zie figuur B1.12.

Zonder VKA+ kunnen deze aansluitingen op de N65 als kortetermijnmaatregel afgesloten worden, waarmee de veiligheid ter plekke zal verbeteren. Het is van belang de realisering van de parallelwegen mee te nemen in de afweging om de aansluitingen te sluiten. Er wordt geadviseerd om dit onderzoek al op te starten voorafgaande aan het participatietraject om stakeholders hierover goed te kunnen informeren.

Verdiepte ligging N65 bij Helvoirtseweg / John F. Kennedylaan



Figuur B1.13 Kruising van de John F. Kennedylaan en de Helvoirtseweg boven verdiepte ligging N56

De kruising van de John F. Kennedylaan en de Helvoirtseweg op de N65 wordt in het VKA+ verhoogd boven de verdiept aangelegde N65 aangelegd. Op dit verkeersplein worden ook de parallelwegen en fietswegen aangesloten. Tevens wordt er een waterpartij en parkeerplaatsen gerealiseerd, zie figuur B1.13.

Aangezien de N65 voor realisering VKA+ nog op maaiveld ligt is de realisering van de verhoogde aanleg van de kruising met de John F. Kennedylaan en de Helvoirtseweg niet mogelijk.

In Vught komt de N65 in het VKA+ verdiept te liggen. De achtereenvolgende kruisingen van de Boslaan, de De Bréautélaan en John F. Kennedylaan boven de verdiepte N65 zijn één samenhangend ontwerp. Het los uitvoeren van delen van de verdiepte ligging is niet reëel, en leidt tot wezenlijke meerkosten. Bovendien hebben de verdiepte aansluitingen een verkeersaantrekkende werking en leiden daarmee tot een verandering van stikstof depositie in N2000 gebieden. Aangezien er geen stikstofruimte beschikbaar is en de losstaande realisatie van de kruising met de Helvoirtseweg / John F. Kennedylaan naar alle waarschijnlijkheid niet binnen 3 jaar uit te voeren is, valt dit onderdeel als kortetermijnmaatregel af.

Bermbeveiliging
In het VKA+ is de realisering van bermbeveiliging door Rijkswaterstaat meegenomen. Dit zou de verkeersveiligheid op korte termijn verbeteren.

Op de delen van het tracé waar de N65 op maaiveld blijft betreft de aanleg van bermbeveiliging een no-regret maatregel en is dus mogelijk als kortetermijnmaatregel. Op de delen waar de N65 later verdiept komt te liggen, kan een afweging gemaakt worden of de kosten opwegen tegen de veiligheidswinst. Voor de realisering van de bermbeveiliging is het streven zoveel mogelijk bomen te sparen maar zal een aantal niet gehandhaafd kunnen blijven om de geleiderail op veilige afstand te kunnen plaatsen. Compensatiemaatregelen voor het kappen van deze bomen moeten in overleg met belangenorganisaties worden vastgesteld. Daarnaast zou onderzocht moeten worden of de geleiderail als geleiderail met geluidvang kan worden uitgevoerd, waardoor naast veiligheidswinst ook de geluidsproblematiek (ten dele) wordt aangepakt. Er wordt geadviseerd om dit onderzoek al op te starten voorafgaande aan het participatietraject om belanghebbenden hierover goed te kunnen informeren. Idealiter wordt het ook gecombineerd met onderzoek naar het opheffen van op- en afritten en daarvoor benodigde parallelwegstructuur.

Aanleg van bermbeveiliging kan los van het VKA+ gerealiseerd worden als kortetermijnmaatregel.

Bijlage 3 Geluidmaatregelen

Onderdeel van het VKA+ zijn zowel verkeersmaatregelen ten behoeve van de realisatie van een stroomweg met ongelijkvloerse aansluitingen en binnen de kom van Vught een aanpassing van de snelheid (70 naar 80 km/uur), als geluidmaatregelen ten behoeve van a) het reduceren van een eventuele geluidtoename vanwege het project en b) de saneringsopgave op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Voor de hoge geluidbelastingen ligt ook nog een verplichting bij het Rijk vanuit de zogenaamde autonome sanering (indien deze in een project wordt meegenomen is er sprake van gekoppelde sanering).

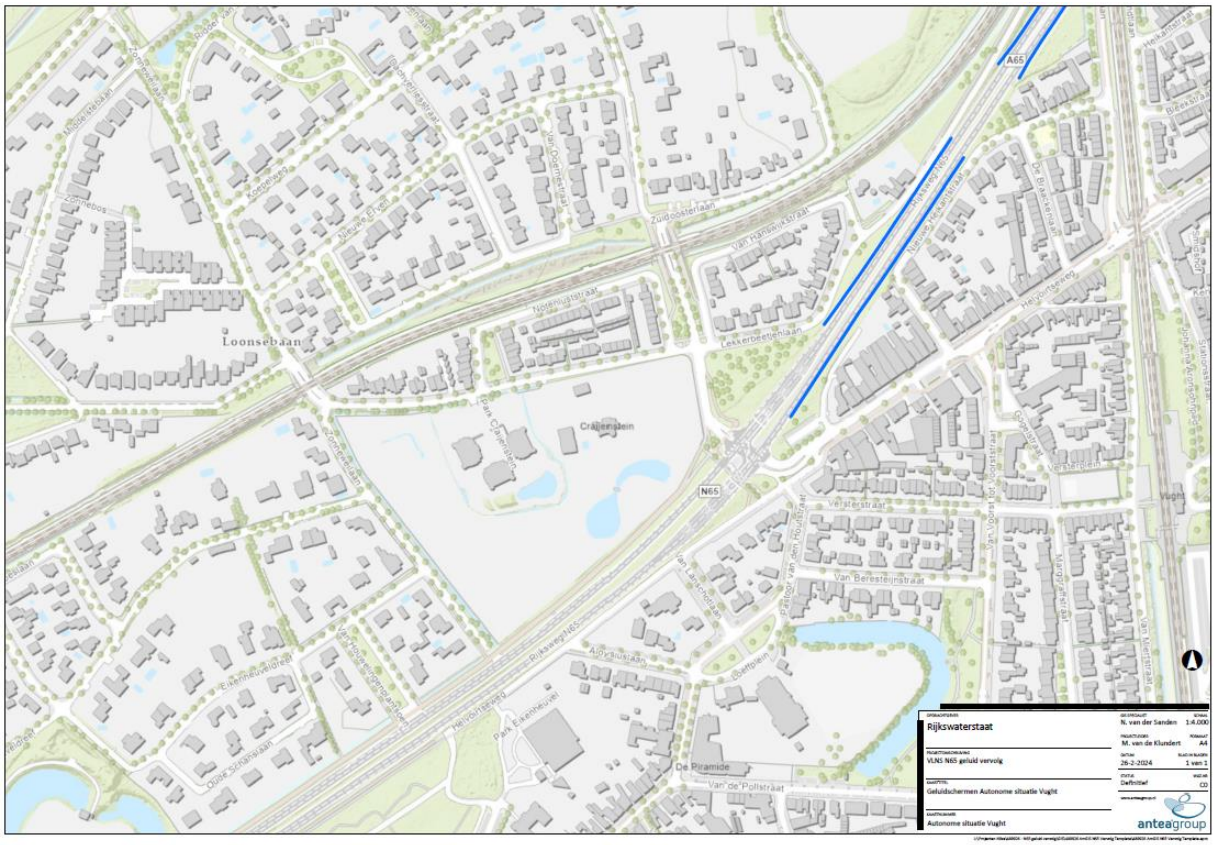
Er is reeds een saneringsplan N65 vastgesteld in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG, autonome sanering) in het buitengebied (km 6,95 t/m 7,65). Voor deze locatie zijn geen bron of overdrachtsmaatregelen doelmatig. De drie saneringswoningen binnen dit saneringsplan komen in aanmerking voor gevelisolatieonderzoek, waarvoor de procedure inmiddels in gang is gezet. Maatregelen uit de MJPG sanering worden niet beïnvloed door het niet doorgaan van het VKA+.

Gezien de onzekerheid rondom de termijn van de realisatie van het VKA+ en de wens om de saneringswoningen aan weerszijden van het bovengenoemde saneringsplan in Vught en Helvoirt toch zo snel mogelijk bescherming te bieden tegen de hoge geluidbelasting, is het advies om terug te vallen op een autonome sanering voor Vught en Helvoirt, of vergelijkbare leefbaarheidsmaatregelen te treffen. Hiermee kan op korte termijn al onderzoek plaatsvinden naar doelmatige geluidschermen.
In geval van wachten met oplossen van de sanering tot het project alsnog wordt uitgevoerd, leidt dit tot jaren uitstel aan maatregelen.

Het voorstel op basis van autonoom saneren:

- Geluidschermen 2,0 meter of hoger (passend binnen de gebiedsvisie) ten oosten van de J.F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg te onderzoeken (zie figuur B2.1).
- Geluidschermen 2,0 meter of hoger bij Helvoirt (passend binnen de gebiedsvisie) te onderzoeken (zie figuur B2.2).

4. Aan de oostzijde van Vught wordt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) het spoor verdiept aangelegd. Deel van het project is het realiseren van geluidschermen. De uitgangspositie voor het berekenen van doelmatige geluidsschermen was de verdiepte liggen van de N65 in het VKA+. Nu de N65 ten zuidwesten van km. 4,18 vooralsnog op maaiveldniveau blijft liggen, dient de akoestische situatie in beeld te worden gebracht rondom de overgang PHS / VKA+ (ter hoogte van km. 4,18). Daarmee kunnen de geluidsschermen N65 binnen het PHS project worden herberekend en het PHS onderzoek daarop worden aangepast. Binnen dit onderzoek is het ook van belang wat binnen autonome sanering de schermmaatregel is die aansluit op het traject van PHS (tot km 4.18).



Figuur 0B2.1 Geluidscherm autonome situatie Vught



Figuur 0 B2.2 Geluidscherm autonome situatie Helvoirt

Indien in Vught en bij Helvoirt de inpassingsvisie wordt aangepast en schermen van 2,0 meter (of meer) worden geaccepteerd (in plaats van de in de Vughtse visie aangegeven 1,5 meter) is aannemelijk dat bij autonome sanering aanvullende schermmaatregelen getroffen kunnen worden die effect hebben op de te nemen gevelmaatregelen. Voorgesteld wordt om te onderzoeken of er draagvlak is voor aanpassing van de huidige inpassingsvisie.

Hierbij opgemerkt:

- Bij de verdiepte ligging worden de geluidbelastingen lager en daarmee kunnen (een deel) van de bij autonome sanering aangebrachte geluidsmaatregel achteraf mogelijk niet noodzakelijk blijven. Dat budget wordt geïnvesteerd in gevelmaatregelen die bij het verdiept aanleggen van de weg De totale kosten voor geluidmaatregelen nu (autonoom) en later bij het project kunnen toenemen.
- Dat nadere afspraken nodig zijn over 1) behoud van eventueel resterend budget voor latere geluidmaatregelen in het kader van het project 2) eventuele meerkosten indien nu geluidmaatregelen getroffen worden die voor de eindsituatie niet nodig waren en 3) bij realisatie van het VKA+ het aanbrengen van gesloten valbescherming die een positief effect hebben op de hoogte van de geluidbelasting.
- Bij locatiebepaling van schermen (m.n. in Vught) rekening gehouden dient te worden met de (bouw van de) latere verdiepte ligging (bij voorkeur toepassen van modulaire schermen die later verplaatst kunnen worden).
- Bij inzet op een latere gekoppelde sanering kan overwogen worden om op korte termijn leefbaarheidsmaatregelen (geluidsanering/gevelisolatie) ter realiseren.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright ©
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl