Memo

datum	24 oktober 2023
van	Jip Sol
projectnummer	0485214.100
project	N65 Taskforce
betreft	Beschrijving alternatieven

1. Alternatieven

Er zijn in totaal vier alternatieven voor de N65 aangeleverd door verschillende belanghebbenden. In de navolgende paragrafen van deze memo worden deze alternatieven beschreven:

- Zuidtangent
- Boortunnel
- 50 km/uur
- Parkweg 65 (Bidbook Parkweg65)

1.1 Zuidtangent

Bestaande N65:

- Afwaarderen N65 tot 50 km/uur dorpsweg vanaf Kreitestraat in Helvoirt tot en met Vught:
  - De kruising met de Taalstraat blijft zoals deze nu is.
  - Toevoeging van drie verkeerslichten, te kiezen uit:
    - Taalstraat/ N65 of Rembrandtlaan
    - Additioneel kruispunt in Vught (Lekkerbeetjenlaan/ Heikantstraat, Zonneweilaan/ Aloysiuslaan, Van Houwelingenplantsoen/ Park Eikenheuvel
    - Achterstraat/ N65
  - 1 rijbaan met twee rijstroken
  - 2e rijbaan gebruiken voor snelfietsroute
  - Snelheid binnen de kom 30 (voorkeur)of 50 km/uur
  - Snelheid buiten de kom 50 km/uur

Interpretaties begeleidingsgroep bestaande N65:

- 2e rijbaan gebruiken voor snelfietsroute
- Snelheid buiten de kom 60 km/uur

Nieuwe N65; aanleg van een zuidtangent (op maaiveld):

- Vanaf Beukenlaan bij de A2 in Vught tot aan de Kreitestraat in Helvoirt.
  - ¾ Aansluiting A2/ Boxtelseweg/ Beukenlaan.
    - Afslag zuidtangent naar Den Bosch
    - Afslag zuidtangent naar Eindhoven
    - Afslag Den Bosch naar zuidtangent
  - Kruising Esscheweg: Voorzien van ongelijkvloerse aansluiting (brug)
  - Kruising Bergenshuizensestraat: voorzien van ongelijkvloerse kruising (brug).
  - Dwars door VMH&CC MOP: Verplaatsen
  - Dwars door De Bus 2: Verplaatsen
  - Kruising Hoevensestraat: Voorzien van ongelijkvloerse kruising (brug).
  - Kruising Molenstraat: Voorzien van ongelijkvloerse aansluiting.
  - Broekleij: Voorzien van ongelijkvloerse kruising (brug).

Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: Algemene voorwaarden en privacyverklaring

- Antwepsebaan: Voorzien van ongelijkvloerse kruising (brug).
- Volledige aansluiting N65/ Kreitestraat/ Hoge Raam ongelijkvloers
  - Oude N65 blijft op maaiveld
  - Met viaducten in twee richtingen (zowel A2 als Tilburg) aansluiten.

- Lengte zuidtangent: is **ongeveer** 7 kilometer.

Interpretaties begeleidingsgroep nieuwe N65; aanleg van een zuidtangent:

- Kruising spoortunnel
- Regionale stroomweg als uitgangspunt

Figuur 1-1 Zuidtangent

1.2 Boortunnel

Aan het begin van een (boor)tunnel duikt die onder de grond. Aan het einde komt de tunnel weer op maaiveld niveau.

Vanaf den Bosch/Utrecht gezien duikt de tunnel onder de grond zo ver als mogelijk voor de kruising N65/Kennedylaan/ Helvoirtseweg en komt weer op maaiveld niveau vlak na de kruising N65/ Boslaan/ Vijverbosweg. Er is een parallelweg nodig, boven op of naast die tunnel, om het verkeer uit of naar de N65 te krijgen.

Op de kruisingen N65/Kennedylaan/ Helvoirtseweg en N65/ Boslaan/ Vijverbosweg kan alle lokale verkeer gewoon oversteken en de parallelweg kruisen of gebruik maken van die parallelweg om naar den Bosch of Tilburg te gaan.

Aan beide zijden van iedere tunnel-ingang en tunnel-uitgang moeten dus in- en uitvoerstroken komen van enkele honderden meters. De uitvoegstrook sluit aan op de parallelweg en brengt men in het onderliggende lokale wegennet, Via die parallelweg en invoegstrook verlaat je het onderliggende lokale wegennet naar de N65 in beide richtingen. Lengte boortunnels in Vught en Helvoirt samen 3,7 km.

Figuur 1-2 Boortunnels Vught en Helvoirt

Vught:

- Lengte tunnel ongeveer 1700 meter zonder tunnelmonden
- Tunnelmonden 2 x 130 meter
- 2 x 2 rijstroken voor doorgaand verkeer
- Géén in- en uitvoegstroken in tunnel
- Parallelwegen t.b.v. verkeer van en naar N65
- In- en uitvoerstroken buiten tunnel sluiten aan op parallelweg

Helvoirt:

- Lengte tunnel ongeveer 1300 meter zonder tunnelmonden
- Tunnelmonden 2 x 130 meter
- 2 x 2 rijstroken voor doorgaand verkeer
- Géén in- en uitvoegstroken in tunnel
- Parallelwegen t.b.v. verkeer van en naar N65
- In- en uitvoerstroken buiten tunnel sluiten aan op parallelweg

1.3 50 kilometer per uur

Begeleidingsgroep interpretatie
De N65 wordt in dit alternatief afgewaardeerd naar 50 km/u in Vught. Er is geen sprake van verdiepte kruisingen, tunnels of andere grote ontwikkelingen (bestaande weg 2x2). De bestaande kruispunten blijven bestaan zoals ze nu zijn. Het enige verschil met de huidige situatie is de afwaardering van 70 km/u naar 50 km/u in Vught.

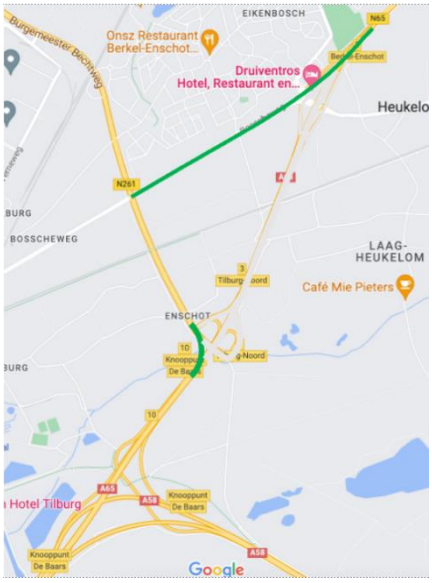
1.4 Parkweg 65 afschalen N65 door knip bij Tilburg en Vught

Alternatief voorstel om de gehele N65 af te schalen door de N65 ten noorden van Vught en ter hoogte van de A58 bij Tilburg los te knippen en de gehele N65 in te richten als Parkweg.

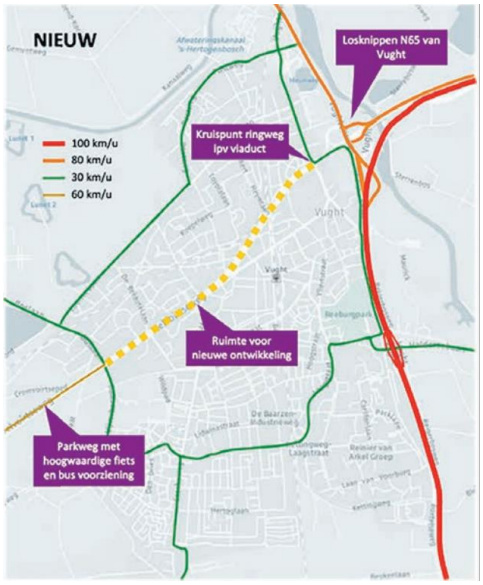
De A65 loopt dood op de randweg van Den Bosch, en wordt tot aan het kruispunt Helvoirtseweg -John F. Kennedylaan ontruimd, om plaats te maken voor een park, woningbouw, en fietsvoorzieningen. Vught krijgt een ringweg voor bestemmingsverkeer rond het dorp die de woonbuurten en centrum van sluipverkeer ontlast. Er ontstaat meer ruimte voor planologische ontwikkeling, zoals woningbouw en betere en veilige fietsverbindingen.

Geen verdiepte ligging of tunnel en ook de omdraaiing spoor-N65 ter hoogte van de Lekkerbeetjenlaan en Aert Heimlaan wordt met plan overbodig.

Vanaf het zuiden kan de N65/A65 ter hoogte van afslag 3 (Tilburg Noord) overlopen in de N261, waarmee de ring rond Tilburg rond gemaakt wordt. Het stuk A65/N65 tussen knooppunt 3 en 2 kan dan afgesloten en afgebroken worden. Vanuit het Noorden kan de N65 bij knooppunt 2 getrokken worden over de Bosscheweg en als een T-kruising aansluiten op de ring van Tilburg (N261).



Figuur 1-3 Locatie Tilburg (knippen)



Figuur 1-4 Locatie Vught (knippen)

BIDBOOK **PARKWEG**65

Minder verkeer Meer leven

BIDBOOK **PARKWEG**65
Aangeboden aan wethouder Mark du Maine Vught, 7 september 2023

vormgeving & opmaak: Paulien Varkevisser | fotografie & vormgeving, Nijmegen

BIDBOOK **PARKWEG**65
Minder verkeer Meer leven

De N65 is sinds de aanleg in 1964 een doorn in het oog van Vught. Het verkeer en de irritatie daarover zijn sindsdien sterk toegenomen.
De vernietiging van de plannen voor een verdiepte ligging door de Raad van State laat zien dat een verkeerstechnische oplossing niet meer volstaat.
Parkweg65 biedt een radicaal ander perspectief, waarbij de mens, de economie en de natuur centraal staan.

BIDBOOK **PARKWEG**65 is opgesteld door inwoners van Vught en Helvoirt die zich op persoonlijke titel en/of namens verenigingen, stichtingen en overlegstructuren inzetten voor de leefbaarheid van Vught.

Erik Donkers, Theo Smit (Samen voor Vught)
in samenwerking met:
Sander Wieringa, Johan Smeulders (IVN/Natuur- en Milieugroep Vught)

Vught, september 2023

Parkweg65 geeft Minder verkeer Meer leven

De N65 is drukke en gevaarlijke weg dwars door Vught. De plannen om de N65 verdiept aan te leggen zijn door de Raad van State vernietigd omdat aanleg en gebruik te veel stikstof afgeven. Ook moeten er honderden bomen gekapt worden, een enorm verlies van groen, verkoeling en biodiversiteit. Een andere oplossing is dringend noodzakelijk.
Op korte termijn moeten ingrijpende maatregelen genomen worden om de N65 veiliger en Vught leefbaarder te maken. Sleutel daartoe is de verlaging van de toegestane snelheid. Ook kan men denken aan geluidsarm asfalt en beplanting om geluid af te schermen.
Dit zijn opstapjes voor oplossingen op lange termijn waarin de leefbaarheid van Vught centraal staat. Concreet stellen we voor de gehele N65 van Vught tot Tilburg om te bouwen tot een Parkweg65.

Parkweg

Een Parkweg is een weg die het wonen, werken en recreëren in een parkachtige omgeving mogelijk maakt door de auto als gast in het park toe te laten. Het is een weg zonder doorgaand verkeer. Een Parkweg verbindt de woonkernen binnen een gebied en sluit niet aan op een autosnelweg. Een Parkweg is meer dan alleen een weg. De gemeenten waar de Parkweg doorheen loopt stimuleren verkeersdeelnemers meer te fietsen en meer gebruik te maken van het elektrisch openbaar vervoer en deelauto's. Hiervoor liggen er aantrekkelijke mobiliteitshubs langs de Parkweg waar je kan overstappen op een andere vervoerswijze. Een ontmoetingsplek met snelladers voor elektrische auto's én een plek waar je lokale producten koopt of je pakketbestelling ophaalt. Deze aanpak versnelt de mobiliteitstransitie dat voor minder autoverkeer zorgt.

Een Parkweg houdt rekening met zijn leefomgeving en de natuur. De weg bestaat uit twee aparte, enkele rijstroken zodat inhalen niet mogelijk is. De maximum snelheid buiten de kom is beperkt tot 60 km/u waardoor veilig meerder aansluitingen mogelijk zijn. Drukkere kruispunten zijn als rotonde uitgevoerd. Dit biedt de kans om het verkeer gelijkmatiger te verdelen over (meerdere) lokale verbindingen.

Het voorkomt drukke wegen door de woonkernen en houdt de bereikbaarheid van bedrijven goed.

Parkweg65

Parkweg65 geeft niet alleen meer veiligheid, maar ook meer ruimte: fysiek, qua stikstof en financieel. Daardoor ontstaan mogelijkheden voor woningbouw, de aanleg van nieuw groen, vernieuwde bedrijventerreinen en voor duurzame energie. Kortom: een betere leefomgeving voor Vught, Cromvoirt, Helvoirt en het Groene Woud.
Voorliggend Bidbook zet de basisgedachte van Parkweg65 uiteen en nodigt uit tot bredere discussies met inwoners van Vught en ter zake deskundigen.

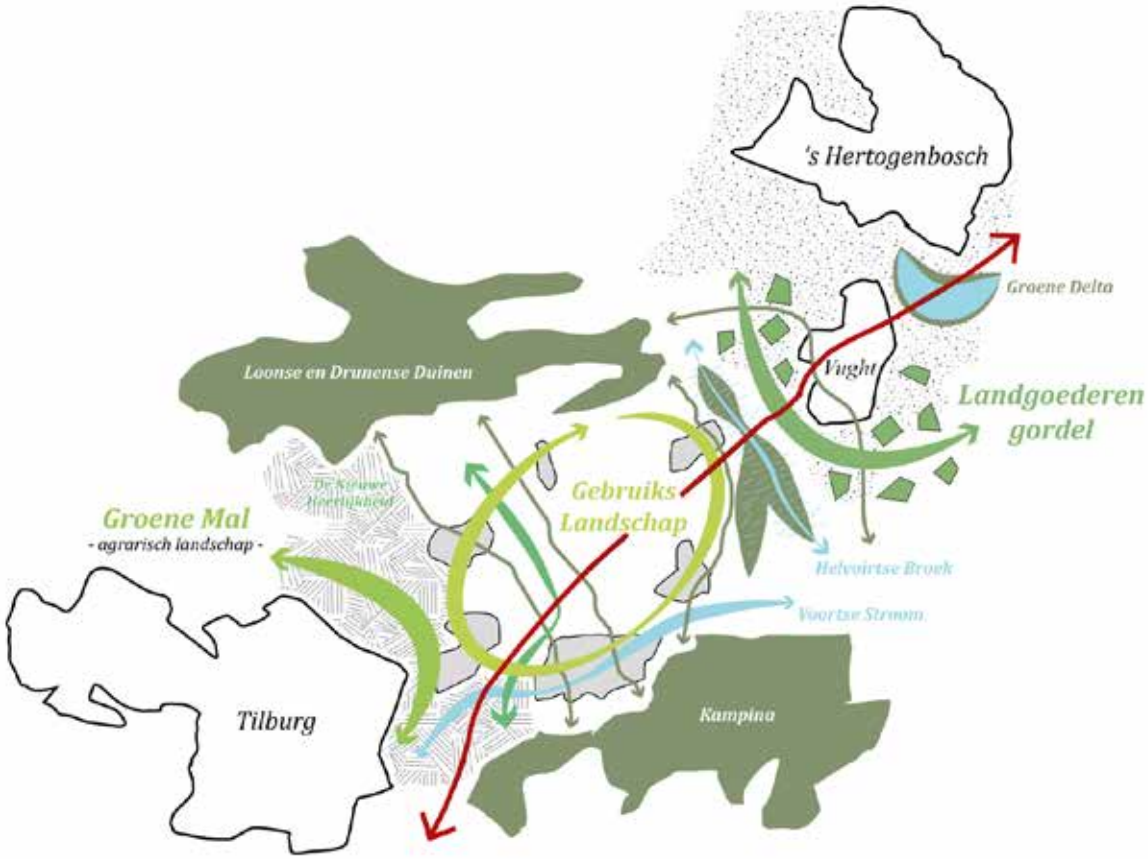
*Een mooi voorbeeld in Amersfoort van hoe **Parkweg**65 kan worden met behoudt van de bomen en goede fietsvoorzieningen.*

N65 doorsnijdt het Park Het Groene Woud

Helikopter view

Laten we starten met een 'helikopter view' op het N65 gebied- Het Groene Woud- met als doel te zoeken naar de samenhang. Dan komt al gauw de vraag: '*waarom loopt een boven-regionale hoofdverbinding dwars door een woon- en natuurgebied, terwijl speciaal hier-voor ingerichte autosnelwegen al rondom het gebieden liggen?*'

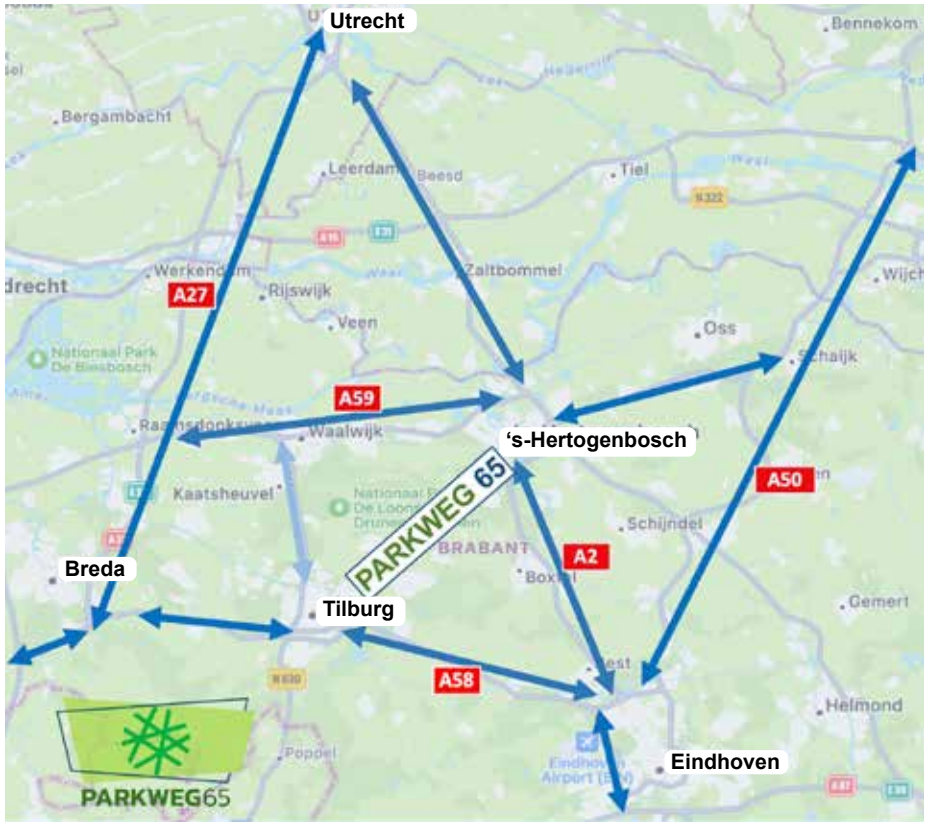
Dan is de oplossing binnen integraal gebieds-gericht werken niet het in stand houden of opkrikken van de weg, maar juist de kern van het probleem van de weg wegnemen. Hier-door blijft het wonen, werken/bedrijven en recreëren in het gebied goed bereikbaar voor het lokale verkeer en krijgen de vele kleinscha-lige projecten een kans.



Kaart uit rapport "Het verhaal van de N65" dat duidelijk laat zien hoe de N65 het Park Het Groene Woud doorsnijdt. Bron: Adviesbureau Wing in opdracht van Provincie Noord-Brabant.

Parkweg is goedkoop en realiseerbaar

Parkweg65 is een oplossing die tot 60%[1] minder verkeer leidt, met als extra resultaat meer veiligheid, minder files, minder ruimtebeslag, minder milieuhinder en minder stikstofdepositie. Oftewel ruimte om een gezondere leefomgeving te creëren, woningen te bouwen en projecten te realiseren om natuur en klimaat te verbeteren en lokale bedrijven de kans te geven te blijven en zich duurzaam te ontwikkelen.
Tel daarbij op dat de bouwkosten van **Parkweg**65 wel 60 keer goedkoper zijn dan een tunnel variant[2]. Bovendien zijn veel minder bouwmaterialen en menskracht nodig waardoor de realiseerbaarheid van **Parkweg**65 veel groter is.



Dit kaartje laat zien dat er meerdere A-wegen zijn om andere routes te kiezen. Autosnelwegen zijn ervoor ingericht. Om het extra verkeer te kunnen verwerken is een mobiliteitstransitie programma nodig zoals bijvoorbeeld al door Rijkswaterstaat wordt toegepast op de A2 tussen Vught en Deil.

[1] Het verkeer op de N65 is voor circa 60% doorgaand verkeer (heeft geen herkomst en/of bestemming in het gebied tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. Bron: Verkeerskundige analyse afsluiting N65

[2] Vergelijking alternatief 1 (soort Parkweg) met alternatief 3A, (tunnel in Vught). Bron: N65- de mooiste Rijksweg van Brabant, Alternatievenstudie gebiedsgerichte pilot N65 Alternatievenstudie gebiedsgerichte pilot N65 uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Vugh**t weer** **één dorpskern**

De dorpskern Vught en het kruispunt in Helvoirt zijn de plekken waar de lokale overlast door de N65 het grootste is én de plek waar de verdiepte ligging was gedacht. Voor de dorpskern van Vught is hier een gedetailleerder voorbeeld uitgewerkt.

Mobiliteitsvisie Vught 2035

Gemeente Vught onderschrijft in haar recent aangenomen Mobiliteitsvisie 2035 de problematiek en schrijft: "*Door anders om te gaan met en anders te kijken naar mobiliteit, dragen we bij aan een mobiliteitstransitie met als doel een ander, duurzamer reisgedrag".* In de Raadsinformatiebrief (7 februari 2023) over de N65 staat: "*Voor de gemeente Vught blijft daarbij het oorspronkelijke doel voorop staan, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid en het beperken van de verkeersaantrekkende werking.*"

Kansen voor Vught

Om Parkweg65 vrij te maken van doorgaand verkeer en daarmee de hele weg tussen Den Bosch en Tilburg verder te ontlasten zal de overmaatse verbinding tussen de A2 de N65 (het vreemde stukje A65) doorbroken moeten worden. Bovendien zal het lokale reisgedrag op Parkweg65 moeten verduurzamen en zal het voor al het verkeer duidelijk moeten zijn dat de N65 geen doorgangsroute meer is.

Hiervoor zijn drie maatregelen nodig:
1) Losknippen N65/A65 van A2,
2) Inzetten op mobiliteitstransitie en
3) Sturen met Real Time Traffic Information.

Dit voorbeeld staat niet los van het pakket van maatregelen dat langs de hele weg nodig is. Dit houdt ook in dat gemeente Tilburg moeten worden betrokken bij de nieuwe inrichting van de weg.

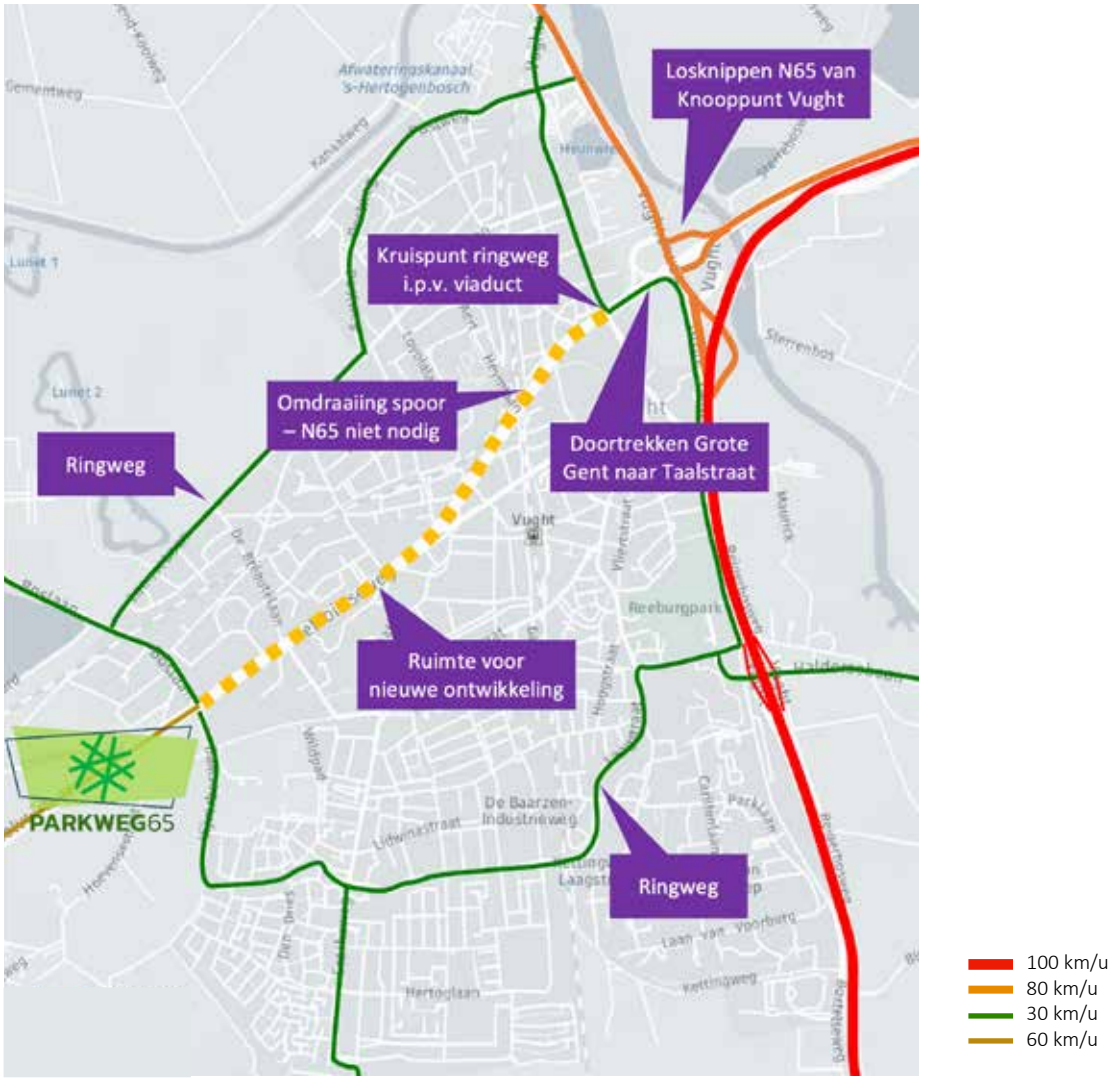
Losknippen N65/A65 van A2

Het losknippen van de N65/A65 kan in Knooppunt Vught op zo een manier dat de verbinding tussen de A2 en de Randweg van Den Bosch intact blijft. Het weggedeelte van de N65 in de kom van Vught is dan niet meer nodig en kan opnieuw worden ontwikkeld.
Ook de afrit Vught Centrum via de Grote Gent wordt losgeknipt. De weg wordt doorgetrokken, over het vrijgekomen tracé van de N65, en deze gelijkvloers aangesloten op Taalstraat (op de plek daar waar nu het te lage viaduct ligt). Op deze manier kan de ringweg om Vught worden voltooid en het smalle deel van Taalstraat richting centrum worden ontlast.

De ringweg om Vught behoudt twee aansluitingen op het hoofdwegennetwerk:

1. Postweg en Taalstraat via de rotonde bij Van der Valk op de Randweg richting Den Bosch en A2
2. Glorieuxlaan op de A2 afrit Vught

Het verkeer met de bestemming Cromvoirt en Helvoirt maakt gebruik van de ringweg. Doordat het N65-sluipverkeer, vooral in de avondspits, wegvalt zal de ringweg hiervoor voldoende capaciteit hebben. Uiteraard zal opnieuw in detail naar de ring moeten worden gekeken.



Nieuwe verkeerssituatie in Vught zonder N65

Inzetten op mobiliteitstransitie

De gehele N65 vanaf Vught tot aan Tilburg wordt omgebouwd tot Parkweg65 met 60 km/u buiten de kom, één rijstrook per rijrichting en rotondes in plaats van verkeerslichten. Door in te zetten op de mobiliteitstransitie kan de verkeersintensiteit verder worden teruggedrongen. Denk hierbij aan maatregelen zoals een snelle hoogwaardige fiets-verbinding en elektrisch openbaar vervoer dat de kernen in Het Groene Woud onderling met elkaar verbindt én aansluit op de voorzieningen in Tilburg en Den Bosch. De openbaar vervoer stoplocaties worden dan ingericht als moderne mobiliteitshub. Uit onderzoek[3] is gebleken dat mobiliteitshubs een grote bijdrage kunnen leveren aan een samenhangend mobiliteitssysteem in Nederland.
Hubs zijn belangrijk binnen de mobiliteitstransitie door het creëren van een prettige overstapplek binnen een ketenverplaatsing, bijvoorbeeld bus > fiets.

Sturen met Real Time Traffic Information

Maar ook de Real Time Traffic Information (RTTI), die tegenwoordig in de meeste (vracht)auto's aanwezig is, gaat hierbij erg helpen. De ITS Directive van de EU verplicht wegbeheerders om, vóór 1 januari 2025, de actuele informatie over verkeerscirculatieplannen, wegclassificatie en snelheidsbeperkingen digital beschikbaar te stellen. Leveranciers van RTTI systemen, zoals TomTom, zijn verplicht deze informatie over te nemen. De RTTI systemen verwijzen dan via de navigatiesystemen niet meer naar de oude N65 route. De gereden snelheid wordt gereguleerd door het, voor nieuwe auto's vanaf juni 2024 verplichte ISA-systeem (Intelligente Snelheids Assistent), de snelheidslimiet van 60 km/u op Parkweg65 af te dwingen. Dit gaat de realiseerbaarheid van Parkweg65 enorm helpen.

Voorbeeld locatie

Voorbeeld van een mobiliteitshubs waar je kan overstappen op een andere vervoerswijze kan én je lokale producten koopt of je bestelling ophaalt. In Noord-Nederland is al veel ervaring opgebouwd met dergelijke regionale hubs. In 2020 lagen er rond de 55 hubs op verschillende locaties binnen de provincies Groningen en Drenthe.

Dit mobiliteitstransitie programma sluit aan op de campagne 'Haal meer uit je reistijd' om de A2 tussen Deil, 's-Hertogenbosch en Vught in de toekomst bereikbaar te houden.Dat dit soort programma's kansrijk is blijkt uit een grootschalig onderzoek van team Structurele Gedragsverandering van SmartwayZ.NL. Het blijkt dat 70% van de automobilisten open staat om te kiezen voor een duurzamer alternatief. Vooral voor de (elektrische) fiets zouden automobilisten vaker de auto laten staan.

[3] Mobiliteitshubs in Nederland, De bijdrage van mobiliteitshubs aan het mobiliteitssysteem van Nederland, Laura van den Berg stage bij Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), september 2020.

Minder verkeer Meer leven

Parkweg65 biedt een aantal grote voordelen voor Vught:

- Veel minder verkeer en dus minder hinder: geluid, emissie (incl. stikstof),
- Verbeterde verkeersveiligheid door het wegvallen van het doorgaand verkeer en de N65 in Vught.
- Alle bomen langs de N65 kunnen blijven staan en er komt veel ruimte vrij voor meer groen.
- De barrière door Vught wordt opgeheven en er ontstaan mogelijkheden om over te steken voor (langzaam) verkeer zonder verkeerslichten.
- Er ontstaat veel meer ruimte voor nieuwe planologisch ontwikkelingen om woningen te bouwen op de vrije gekomen gronden van de N65.
- Er ontstaat ruimte -ook qua stikstof- voor een volledige ringweg voor bestemmingsverkeer rond het dorp die de woonbuurten en centrum van sluipverkeer ontlast. Binnen de ringweg ontstaat daardoor veel meer veiligheid, leefbaarheid en ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Een enorme kostenbesparing door het niet aanleggen van de verdiepte ligging waardoor heel veel geld vrijkomt voor het verbeteren van het dorp en het buitengebied.
- ProRail kan veel geld besparen op ‘omdraaiing spoor-N65’ en dat geld inzetten voor het opruimen van de oude weg tussen Knooppunt Vught en het kruispunt Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan.
- Veel minder verkeer op de gehele N65 betekent ook minder verkeer op de dwarsverbindingen van de N65 door de kernen Cromvoirt en Helvoirt.

Kansen door Parkweg65 voor Het Groene Woud

Ontwikkelingsvisie voor Het Groene Woud

In het nationale landschap Het Groene Woud vindt al een aantal jaren een bijzonder proces plaats. Een proces waarin ondernemerschap, innovatie, verbreding, landschaps- en natuur-kwaliteit en de relatie stad en land samen op gaan. In de (concept) Ontwikkelingsvisie voor Het Groene Woud zijn naast de natuur- en landschapswaarden en de ontwikkelingen binnen de grondgebonden veehouderij belangrijk. Ook het gesprek met de grotere bedrijven in de omliggende steden die zich profileren met maatschappelijk verantwoord ondernemen. Een andere kans voor Het Groene Woud zijn de kleinschalige ondernemers in het gebied. Zij koesteren de kwaliteiten als dragers voor de ontwikkeling van hun bedrijf. Daarnaast liggen er in het gebied kansen om te komen tot de ontwikkeling van nieuwe woonvormen en land- goederen, als onderdeel van het kwalitatief hoogwaardige vestigingsmilieu dat past bij het stedelijke netwerk van Brabant en van Brainport in het bijzonder.

Meer ondernemersschap

De komst van Parkweg65 biedt ondernemers kansen op bijvoorbeeld bereikbaarheid en energie voorziening. Zonder het nu al in te vullen, want dat kan enkel op basis van lokale samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en bewoners. Vaak willen bedrijven niet weg en hebben ze een lokale betrokkenheid. Ook is werkgelegenheid in de directe woonomgeving van kernen belangrijk. Parkweg65 maakt de kernen beter bereikbaar door het wegvallen van de vertragingen op N65. Denk ook aan een aparte aansluiting op Parkweg65 of het voorzien in eigen groene energie voorziening van het wagenpark en bedrijfsproductie.

Meer woningen

Parkweg65 maakt fysiek veel ruimte vrij om te wonen. Niet alleen op het oude tracé in de dorpskern Vught. Ook buiten de kern door kleinere milieuzones omdat 60% minder verkeer dat bovendien 20 km/u zachter rijdt en niet meer in de file staat meer bouwmogelijkheden bieden.

Werkgelegenheid, bijvoorbeeld in de kennisindustrie in de regio Den Bosch - Eindhoven - Tilburg, maakt dat ook een grotere vraag ligt op de woningbouw op maat. Samenwerking met multinationals voor woningbouw en toch werken aan de natuur- en klimaatopgave kunnen in een gebied als Het Groene Woud. Ook hier speelt een sterk verminderde milieulast en verbeterde bereikbaarheid door de **Parkweg**65 een belangrijke rol.

Meer bomen

Parkweg65 is feitelijk een bomenkampioen. De oudste eiken langs de huidige N65 zijn ca. 150 jaar oud en staan vermeld in de Rassenlijst Bomen, die het toegelaten bosbouwkundig teeltmateriaal omvat volgens de EU-bosbouw-richtlijn. Het zijn dus zeer raszuivere inheemse zomereiken (Quercus robur). Afhankelijk van hoe ver we van de weg af tellen gaat het om **800 tot 2000 volwassen bomen** in de bermen van de N65 die **Parkweg**65 veilig stelt. Bovendien kunnen langs de gehele **Parkweg**65 veel extra bomen worden geplant.

De oude eiken langs de N65

Bosexpert prof. dr. Andreas Roloff (T.U. Dresden) berekende onlangs dat er zo'n 400 jonge bomen nodig zijn om de milieudiensten van een oude boom met een kroondiameter van zo'n 20 meter op te vangen voor luchtfiltering, zonwering, koeling en CO2-opslag.

Meer groen

De omgeving van de N65 in de bebouwde kom van Vught is een ‘parklandschap’. Vught kenmerkt zich als een plaats van instituten, parken, villa’s en een diversiteit aan bebouwing, ook langs de N65. Volgens de Omgevingsvisie Vught (2023) heeft de bebouwde kom van Vught veel allure door aanwezigheid van boomrijke lanen met villa’s, monumenten, monumentale gebouwen, parken met waterpartijen, spraakmakende landgoederen en groene gebieden met natuurwaarden tussen woonwijken.

Het smallere wegprofiel van **Parkweg**65 vermindert de barrièrewerking in het landschap, behoudt de historische laanstructuur met zijn oude eikenbomen en zorgt voor minder verstoring omdat er minder verkeer overheen gaat. Op de vrijkomende gronden kan extra groen worden geplant of er kunnen nieuwe functies komen zoals agrarische gebruik (boompjesteelt, voedselbos), bebouwing en/of zonne-energieopwekking.

Meer verbinding

De gemeente en de provincie hebben de opgave om uiterlijk 2027 het Natuur Netwerk Brabant (NNB) af te maken. Het aanleggen van ecologische verbindingszones- natuurlijke stroken waarmee natuurgebieden worden verbonden- is een opgave die bij de gemeente ligt. Op een kaart in de Vughtse Groenvisie 2023-2033 staan twee plekken aangegeven waar -over of onder de N65- ecologische verbindingen kunnen ontstaan (gele cirkels). **Parkweg**65 maakt de twee verbindingen weer haalbaar: de natuurbrug en de ecotunnel, zoals voorzien in het vernietigde N65-plan.

Kaart uit de Vughtse Groenvisie 2023-2033

Meer grondwaterstroom

Het grondwater stroomt ruwweg van zuidoost naar noordwest. Het tracé van de N65 ligt daar dwars op. Elke ondergrondse waterdichte constructie in het tracé vormt dus een barrière in de grondwaterstroom, die zal leiden tot verlaging van de grondwaterstand ten noorden van het tracé.

Parkweg65 voorziet niet in bouwwerken die een ondergrondse barrière opwerpen voor de grondwaterstroom. Het plan voor Parkweg65 zal dus geen schadelijke gevolgen hebben voor de grondwaterstand in natuurgebieden boven het wegtracé.

Meer schone lucht

Fijnstof is een vorm van luchtvervuiling, die ernstige gezondheidsklachten kan veroorzaken. Verkeer levert ca. 33% van de binnenlandse fijnstofproductie. Fijnstof zit in roet uit diesel-motoren en ontstaat door wrijving van remmen, afschuren van rubberbanden en het wegdek.

Op 15 maart 2021 tekende het gemeentebestuur van Vught het Schone Lucht Akkoord. Ondertekenaars beloven te streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Dit moet worden doorgevoerd in relevante verkeers- en vervoersplannen.

Parkweg65 zal leiden tot een reductie van het aantal voertuigbewegingen met 60%. Vooral het aantal doorgaande vrachtwagens zal afnemen. Een doorrekening van het effect daarvan op de fijnstofemissie zal hoe dan ook uitwijzen dat hierdoor de concentratie fijnstof significant zal dalen. Parkweg65 draagt daarmee bij aan de afspraken in het Schone Lucht Akkoord.

Meer verkoeling

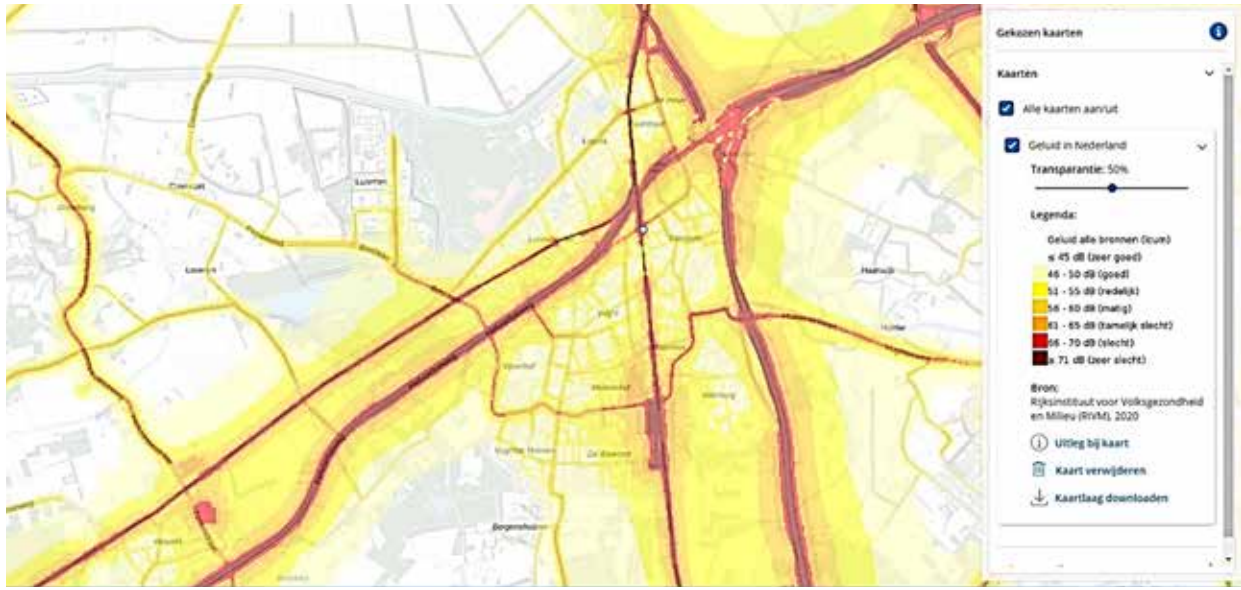
Als gevolg van de klimaatverandering wordt hitte een bron van overlast. Mens, dier, boom en plant hebben er al last van. In versteende omgevingen is de temperatuur ’s zomers hoger dan in groene omgevingen.

Parkweg65 wordt ten opzichte van de huidige situatie een tracé waarop alle huidige oude bomen behouden blijven en er meer groen bij komt. Er zal minder verkeer overheen gaan. Hierdoor zal de Parkweg65 er minimaal voor zorgen dat hier geen nieuwe strook met extra hitte-eilandeffect ontstaat. Integendeel, te verwachten is dat het plan leidt tot daling van het effect.

Meer rust

Geluid, dus ook verkeerslawaai, is een belangrijk element in de leefomgeving van mensen. Geluid vormt na chronische blootstelling aan fijnstof de grootste milieu-gerelateerde bedreiging van de gezondheid. De Atlas voor de Leefomgeving laat zien dat in grote delen van de gemeente de geluidbelasting te hoog is. De huidige N65 is daarbij een belangrijke bron van overlast.

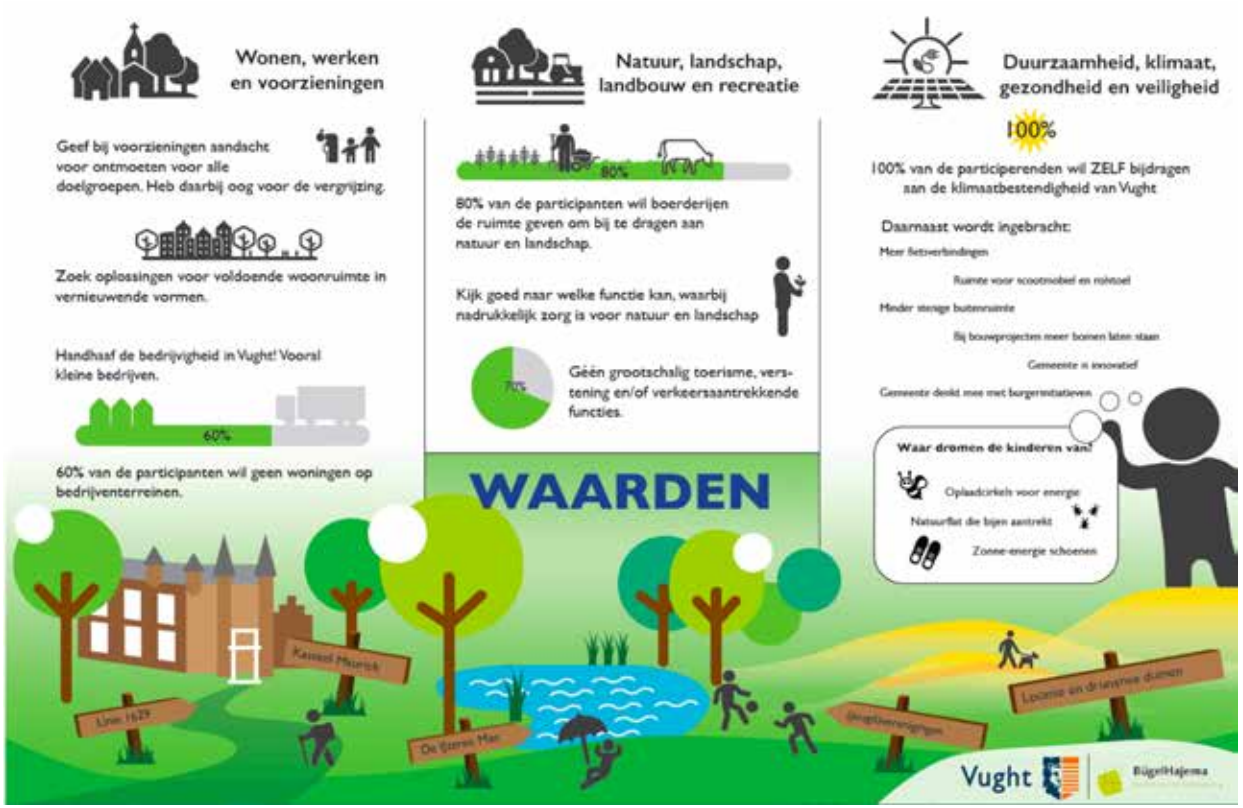
Parkweg65 – zeker als die wordt voorzien van een tweelaags ZOAB-wegdek – zal een significante verlaging van de geluidshinder opleveren. Naar verwachting is die daling zodanig dat bij de weg geen extra geluidswerende maatregelen zoals schermen nodig zijn.



Kaart met geluidhinder zones N65. Bron: RIVM 2020

Vughtse Omgevingsvisie

Veel van de genoemde kansen die door Parkweg65 veel groter worden staan ook in de Vughtse Omgevingsvisie. Zoals al op meerdere plekken in dit Bidbook Parkweg65 is beschreven worden deze voornemens ondersteund door beleid van zowel het rijk, de provincie, de gemeente en Het Groene Woud. Het gaat verder dan alleen mobiliteit.



Schematische weergave van de opbrengst van de participatie. Deze uitkomst is niet alleen gebruikt voor de omgevingsvisie maar wordt ook gebruikt bij beleidsvoornemens op deelterreinen

“Never waste a good crisis.”

Deze historische uitspraak van Winston Churchill kent veel goede voorbeelden. Wat Churchill wilde benadrukken is dat we tijdens een crisis vaak vindingrijk worden en dat we mogelijkheden zien die we anders niet zien.
De vernietiging van de N65 plannen door de Raad van State heeft te maken met de stikstofcrisis. Het gevolg is dat een nieuwe oplossing moet worden gezocht. De stimulans voor vindingrijkheid die heeft geleid tot **Parkweg65**.

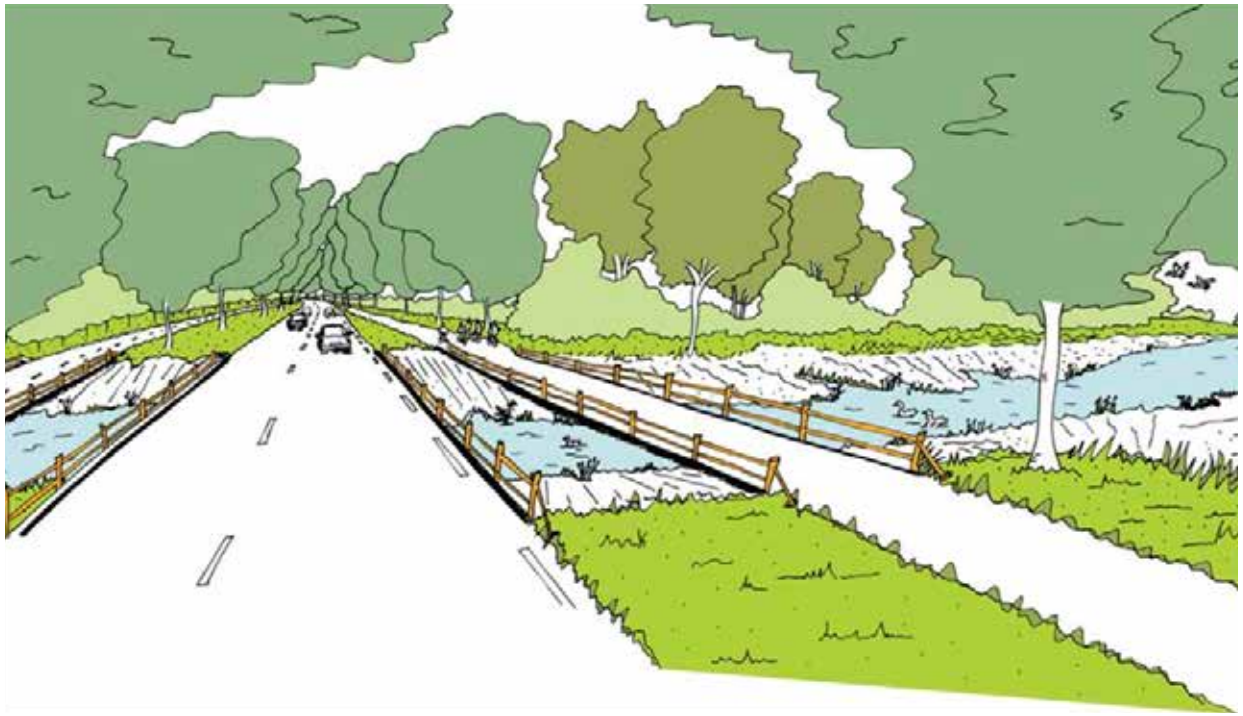
De impact van de N65 op Vught ...

Parkweg65

Het idee achter **Parkweg**65 is eenvoudig. Pak de problemen van de N65 – verkeersveiligheid, milieuhinder, oversteekbaarheid en doorstroming – aan door het doorgaand verkeer om te leiden via het beschikbare netwerk van autosnelwegen dat daarvoor is bedoeld. Hierdoor ontstaat ruimte (zowel qua stikstof als fysiek) en creëren we kansen om de goede voornemens uit de vele beleidsplannen op het gebied van mobiliteit, milieu & klimaat, wonen, economie en de energietransitie te realiseren door integraal gebiedsgericht te werken.

Integraal gebiedsgericht werken

Welke beleidsnota je ook leest van het Rijk, Provincie Noord-Brabant of de Gemeente Vught, ze zijn het er allemaal over eens***: het moet anders***. De mens moet meer centraal staan in een leefbaardere woon- en natuuromgeving met een gezond leefmilieu en kansen voor een duurzame economie.



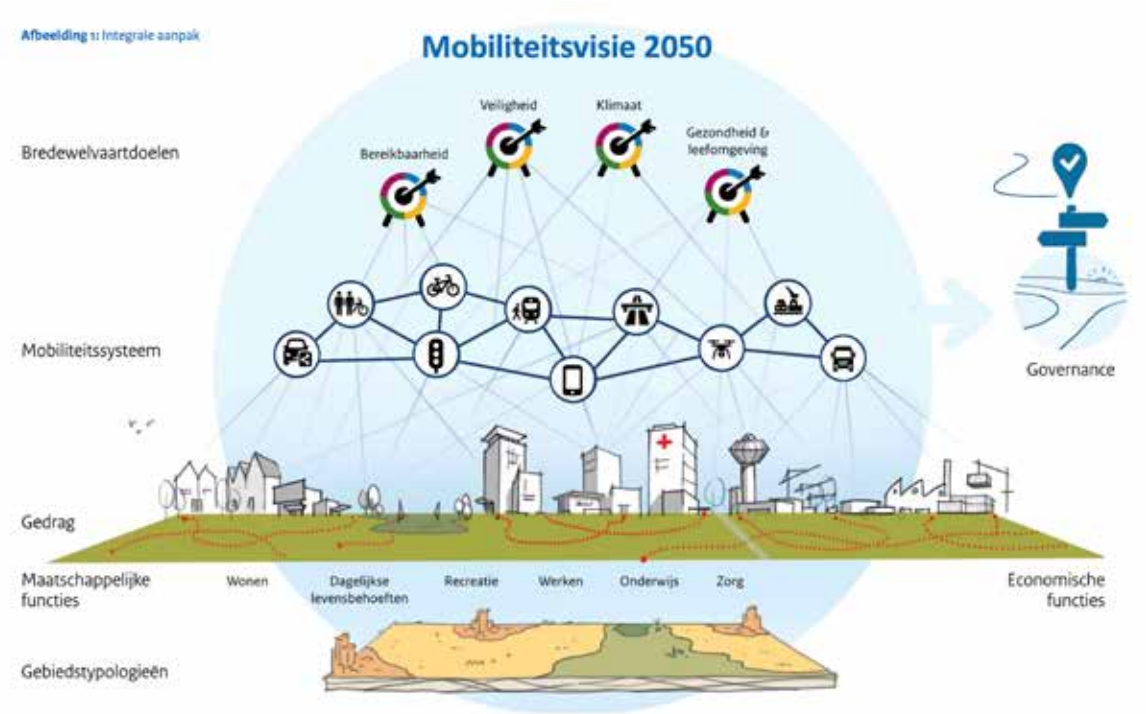
*Een sfeerimpressie van **Parkweg**65 met het Helvoirts Broek*
Bron: Adviesbureau Wing in opdracht van Provincie Noord-Brabant

Mobiliteitsvisie 2050 rijksoverheid

Het integraal werken vraagt om 'omdenken'. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de eigenaar van de Rijksweg N65, schrijft in haar eigen Mobiliteitsvisie 2050 ook over integrale doelen, over benutten en innovaties met als doel duurzaamheid, gezonde leefomgevingen en veiligheid. Een doel dat bereikt dient te worden door gebiedsgericht te werken in samenwerking met alle partners. In verschillende kaders wordt hieraan invulling gegeven om in samenhang met de visie op de ruimtelijk opgaven oplossingen te zoeken.

Beleidskader Mobiliteit provincie Noord-Brabant

Alle Noord-Brabantse provinciale beleidskaders over mobiliteit en infrastructuur zijn samen-gevoegd in één integrale en kaderstellende Beleidskader Mobiliteit. Hieruit blijkt dat ook de provincie inziet dat het mobiliteitssysteem van de toekomst vraagt om een omslag in denken en handelen. Tijd om ons klaar te maken voor de toekomst!



Schematische weergave de integrale aanpak
Bron: Mobiliteitsvisie 2050, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Samen voor de Parkweg65

Meer samenwerking

Integraal gebiedsgericht werken gaat uit van samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en bewoners waardoor het plan tot minder bezwaren leidt. Immers, bezwaren worden gemaakt op basis van wetgeving die erop is gericht mens, milieu en natuur te beschermen. Maar waarom zal je bezwaar maken tegen min-der verkeer, minder verkeersgeluid en emissie-uitstoot, meer verkeersveiligheid en het behouden van alle bomen langs de weg? Een andere reden om bezwaar te maken ontstaat als burgers of bedrijven zich niet gehoord voelen. Integraal gebiedsgericht werken gaat juist uit van samenwerken, waarbij het lokale inzicht en kennis van de situatie zo belangrijk is. Dit is participatie zoals het bedoeld.

Samen voor Vught

Samen voor Vught streeft naar een maximale leefbaarheid voor Vught en omgeving, nu en in de toekomst.
Parkweg65 biedt een radicaal andere oplossing voor het dossier N65: door de sterke vermindering van stikstofuitstoot en de veel lagere uitvoeringskosten creëert het letterlijk en figuurlijk ruimte voor mens, economie en natuur. Hoe die ruimte het best ingevuld kan worden, daarin hebben bewoners, bedrijven en belangenorganisaties een belangrijke stem. Samen voor Vught wil graag bijdragen om Parkweg65 gestalte te geven door middel van symposia, workshops, en discussies met belanghebbenden en overheden.

PARKWEG65

Minder verkeer Meer leven