

Advies ambtelijke werkgroep Kortetermijnmaatregelen N65

Vooraf:

Dit ambtelijk advies is een discussiestuk voor opiniërend en consulterend overleg in de raadscommissie van de gemeente Vught. Het bevat het ambtelijk advies van de werkgroep N65 (bestaande uit deelnemers vanuit Rijk, provincie en gemeenten) over te nemen kortetermijnmaatregelen voor verbetering van veiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65. Het ambtelijk advies volgt op een online raadpleging in het kader van participatie waarin reeds is geïnventariseerd hoe belanghebbenden (omwonenden en gebruikers) denken over de voorgestelde maatregelen. Het ambtelijke advies is geschreven in de vorm van een concept adviesmemo aan de stuurgroep N65. Deze stuurgroep bestaat uit bestuurders van Rijk, Provincie, gemeenten Oisterwijk en Vught.

De volgorde van de besluitvorming zal zijn:

1. Dit memo – na behandeling in het college van B&W in Vught – voorleggen als discussiestuk voor de raadscommissie van de gemeente Vught. Gelijktijdig kunnen ook partners Rijk en provincie een mening vormend achterbanoverleg voeren met het oog op testen draagvlak;
2. Naar aanleiding van discussie in de commissie en de achterban van andere partners een aangepast adviesmemo opstellen voor de stuurgroep N65;
3. Besluitvorming in de stuurgroep N65;
4. Vaststellen van de stuurgroep besluiten in de politieke organen van ieder van de deelnemers in de stuurgroep N65.

Het ambtelijk advies is een gezamenlijk advies vanuit betrokken partijen, met een voorbehoud vanuit het Rijk voor wat betreft het opnemen van twee (in plaats van één) fietstunnels.

KORTETERMIJNMAATREGELN N65 – veiliger en leefbaarder op en rond de N65

Aan: Stuurgroep N65

Van: Ambtelijke werkgroep N65

t.b.v. stuurgroep overleg xx-xx- 2025

Gevraagde besluiten van de stuurgroep N65

Op grond van de onderstaande afwegingen en adviezen wordt aan de stuurgroep N65 gevraagd om:

1. Kennis te nemen van de rapportage van het onafhankelijke adviesteam na de online raadpleging (participatie) over uit te voeren kortetermijnmaatregelen;
2. Akkoord te gaan met het uitwerken van zeven (vijf direct uitwerken + twee nader onderzoeken) kortetermijnmaatregelen, zoals in dit advies beschreven:
 - a. Hiertoe akkoord te geven om een extern adviesbureau in te huren voor de uitwerking t/m “definitief ontwerp” van de vijf direct uit te werken maatregelen, waarna een GO-NOGO besluit genomen kan worden op basis van ontwerp, scope en kostenraming;
 - b. Hiertoe akkoord te geven om een nadere analyse uit te voeren tot aan de mijlpaal “vaststellen scope” van de twee nader te onderzoeken maatregelen, met als resultaat een “voorlopig ontwerp” met kostenraming, waarna een GO-NOGO besluit genomen kan worden;
 - c. Ten aanzien van de kosten en de verdeling hiervan tussen Rijk, provincie en gemeente(n) een principe uitspraak te doen over het beschikbare budget en het kostendragers/risicoverdelingsprincipe;
3. Vast te stellen dat de overige kortetermijnmaatregelen – voorlopig - niet in beschouwing worden genomen;
4. Voor beslispoint 2a de gemeente Vught namens Rijk, provincie en gemeenten te belasten met het opdrachtgeverschap en projectleiderschap. De motivering hiervoor is: Het zwaartepunt van de maatregelen bevindt zich binnen de gemeentegrenzen. Lokale kennis en aanspreekbaarheid speelt hierbij een relevante rol. Hierbij dienen financiering en governance wel als haalbaar te worden ingeschat (subsidiestromen en verantwoordingslijnen kunnen een bepalende invloed hebben);
5. Voor beslispoint 2b volgt een advies ten aanzien van toewijzing opdrachtgeverschap;
6. De “bijvangstmaatregelen”, te weten herinrichting opstelplaatsen J.F. Kennedylaan en beveiliging opgestelde fietsers toe te voegen aan besluit 2a.
7. De uitgangspunten voor het uitvoeren van de kortetermijnmaatregelen te herzien, namelijk mogelijk knellende randvoorwaarden verruimen om realistische oplossingen voor de korte(re) termijn mogelijk te maken. Deze herziening ziet op het verruimen van de uitvoeringstermijn van 1-3 jaar en de mogelijkheid om te investeren in maatregelen in de wetenschap dat deze – mogelijk – in de toekomst moeten worden afgebroken ten gunste van een definitieve oplossing gebaseerd op het VKA+.

Kortetermijnmaatregelen N65

Door Rijk, provincie Noord Brabant, gemeente Vught en Oisterwijk is besloten om onderzoek te doen naar kortetermijnmaatregelen om veiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65 te verbeteren. Door de gemeenteraad van Vught is tevens met een motie aangegeven welke maatregelen te onderzoeken en dit door middel van een participatieproces vorm te geven. Voor het overige is in het plan van aanpak kortetermijnmaatregelen van Antea (2024) een beschrijving van de maatregelen gegeven met indicatie van de haalbaarheid ervan.

Een online raadpleging over kortetermijnmaatregelen N65 (in het kader van burgerparticipatie) heeft in het najaar van 2024 plaatsgevonden waarbij 1753 respondenten hun mening hebben gegeven over de te kiezen maatregelen. De uitkomst van deze raadpleging is één van de bronnen voor de bestuurlijke keuze om tot het nemen van maatregelen over te gaan.

Dit memo is opgesteld door de ambtelijke werkgroep N65, bestaande uit vertegenwoordiging vanuit het ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant, gemeente Oisterwijk en gemeente Vught. Wij geven een advies over te implementeren kortetermijnmaatregelen ter verbetering van veiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65. Naast maatregelen die uit de online raadpleging volgen wordt door het ambtelijk adviesteam een aantal maatregelen voor uitwerking voorgesteld. Tezamen worden zeven hoofdmaatregelen aan de stuurgroep N65 voorgelegd om uit te werken. Met deze maatregelen zijn veiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65 voor de komende jaren het meeste gediend, totdat er juridisch en planologisch zicht is op een definitieve oplossing.

De rapportage die door het onafhankelijke adviesteam is geleverd op basis van de online raadpleging is bij deze memo als bijlage gevoegd ter nadere onderbouwing van de uitkomst en hun werkwijze.

Voor een nadere ontwerpbeschrijving van de maatregelen wordt verwezen naar de eindrapportage van het onafhankelijke adviesteam en nader onderzoek door de ambtelijke werkgroep. De maatregelen zijn grotendeels ontleend aan de Antea studie “Haalbaarheid vervolg reconstructie N65”, die begin 2024 ter informatie in de stuurgroep N65 is geagendeerd en de raadsmotie vanuit gemeente Vught.

Ons ambtelijk advies gaat over een serie (13) maatregelen. Deze maatregelen willen wij – op basis van de participatie en onze analyse daarop - als volgt categoriseren:

1. Maatregel uitvoeren -> nu ontwerpuitwerking en implementatie starten;
2. Maatregel uitvoeren -> scopebepaling nodig voorafgaand aan definitief advies;
3. Maatregel niet uitvoeren -> geen actie.

Ieder van de maatregelen kent een separate kostenraming, een schetsontwerp en kent mogelijk extra benodigde bestuurlijke of politieke besluitvorming.

Het onafhankelijke adviesteam adviseert vanuit de online raadpleging om vijf maatregelen uit te voeren. Deze maatregelen hebben de hoogste score uit de

raadpleging en ze geven als combinatie volgens de respondenten een verbetering van veiligheid en leefbaarheid, zoals als doelstelling meegegeven. Op hoofdlijnen volgt de ambtelijke werkgroep deze redeneerlijn, naast een eigen aanvullend advies over te implementeren maatregelen.

Ons ambtelijk advies – ingedeeld in de drie categorieën – luidt:

Maatregelen uitvoeren -> nu implementatie starten

De vijf maatregelen uit de online raadpleging worden door de ambtelijke werkgroep overgenomen. Deze maatregelen zijn:

1. Aanleg fietstunnel De Bréautélaan/Martinilaan
2. Aanleg fietstunnel Torenstraat
3. Herinrichting kruispunt Boslaan
4. Plaatsen snelheidsmeters langs N65
5. Plaatsen geluidscherm van 2 m hoog langs N65 binnen de bebouwde kom van Vught en Helvoirt

De maatregelen 1 en 2 (fietstunnels)¹ en mogelijk 5 (geluidschermen) vormen potentieel een ruimtelijk conflict met het Profiel van Vrije Ruimte (PVR) van een toekomstige oplossing gebaseerd op het VKA+. Het zijn echter maatregelen die in het hier en nu een goede verbetering van veiligheid en leefbaarheid opleveren, tegenover een eindbeeld waarvan de haalbaarheid en termijn in de toekomst onduidelijk is. Daarom adviseren wij om deze maatregelen nu wel uit te voeren.

De fietstunnels hebben min of meer gelijkwaardige gebruikswaarde als het om potentiële fietspassages gaat. Met grofweg 1000-1200 passages per dag geven ze een relevante verbetering van oversteekveiligheid met als aanvullende kans het kunnen optimaliseren van de instelling van VRI's ten gunste van de oversteekbaarheid van overig verkeer.

De vijf maatregelen hebben een geraamde investeringssom van ca. € 15 mln., met een onzekerheidsmarge van 20%. De kosteninschatting kan nog wijzigen (hoger worden) als blijkt dat de fietsonderdoorgangen meer inpassingsmaatregelen vragen. De inpassing is op beide locaties namelijk uitdagend. De grootste kostenbijdrage komt van de geluidschermen, die voor Vught en Helvoirt beide zijn geraamd. Bij het uitwerken van de maatregel geluidschermen dient overigens eerst een goed beeld te zijn van de mogelijkheid om koude aansluitingen langs de N65 op te heffen. Daarover meer bij het onderwerp koude aansluitingen.

Ook vereist het toepassen van geluidschermen van 2 m. een afwijking van de vigerende gebiedsvisie binnen gemeente Vught. Deze gebiedsvisie laat geluidschermen van maximaal 1,5 m hoogte toe. De reden voor het adviseren van 2 m. hoogte voor de geluidschermen wordt in de bijlage verder toegelicht.

¹ Bij het Rijk wordt getwijfeld aan de (financiële) haalbaarheid en de toegevoegde (fiets)verkeerskundige waarde van het realiseren van twee fietstunnels, gezien de potentiële investering die dat vergt, ook in relatie met de overige fietsoversteken, die dan overblijven.

Aanpassen van het kruispunt Boslaan is goed in te passen. Het vereist het slopen van het gebouw “De vier kolommen”. Dit gebouw is al in eigendom verkregen door Rijkswaterstaat als voorbereiding op de realisatie van het VKA+.

Het plaatsen van snelheidsmeters is – logischerwijs – een vrij eenvoudig te implementeren maatregel.

Maatregel uitvoeren -> scopebepaling nodig voorafgaand aan definitief advies

Twee maatregelen die naar onze mening aan het pakket dienen te worden toegevoegd, maar eerst nader onderzoek vereisen zijn:

6. Saneren “koude” aansluitingen binnen – en buiten de bebouwde kom.
7. Bermbeveiliging (vangrails)

Deze maatregelen zijn vanuit de online raadpleging niet direct favoriet. Maar vanuit het belang van verkeersveiligheid hecht de ambtelijke werkgroep veel waarde aan het verder uitwerken hiervan. De veiligheid van de N65 is gebaat bij een minimum aan “koude aansluitingen” en waar het kan ook zoveel mogelijk bermbeveiliging.

De maatregelen zijn tezamen – bij maximale omvang - geraamd op € 27 mln. (+/- 20%). Hierbij zij opgemerkt dat in de praktijk de maatregelen mogelijk minder omvangrijk zullen zijn en mogelijk minder zullen kosten, omdat wij nog geen volledig beeld hebben van het overal kunnen toepassen van deze maatregelen. Dit hangt samen met het kunnen verkrijgen van draagvlak voor de maatregelen als het gaat om potentiële bomenkap en het minnelijk verkrijgen van overeenstemming met talloze perceeleigenaren die nu bestaande aansluitingen hebben op de N65.

Maatregelen zijn van elkaar afhankelijk.

Om het advies over bermbeveiliging en saneren koude aansluitingen over de gehele N65 met voldoende draagvlak te kunnen geven is een verkennende analyse begonnen binnen de ambtelijke werkgroep. Hierbij is voor bermbeveiliging ambtelijke vertegenwoordiging vanuit gemeente Tilburg aan de werkgroep is toegevoegd. Er wordt nauwkeurig gekeken waar bomenkap noodzakelijk is, verkeerskundige alternatieven die bermbeveiliging kunnen vermijden, onderbouwing van de noodzaak van bermbeveiliging op basis van een veiligheidsanalyse van de N65, toepassing *state-of-the-art* vangrails met een minimale uitbuiging (mogelijk boomsparend) en een vormgeving passend bij de landelijke omgeving (houten uitstraling). Het beoogde resultaat is een gedragen oplossing tussen gemeenten Tilburg, Oisterwijk, Vught en provincie en rijk. De uitkomst van deze analyse bepaalt de scope van de maatregel bermbeveiliging.

De effectiviteit van de maatregelen bermbeveiliging en geluidsschermen is mede afhankelijk van het kunnen saneren van koude aansluitingen direct op de N65. Een indicatie van de omvang van het vraagstuk hieronder verduidelijkt het potentiële issue:

- Aansluiting privé percelen op N65: ca. 25 stuks
- Aansluiting kleine openbare weggetjes op N65: ca. 15 stuks
- Aansluiting agrarisch bedrijf op N65: ca. 10 stuks

Deze aansluitingen dienen te worden opgeheven en omgeleid via een nieuw te ontwikkelen stelsel van ventwegen of fietsstraten die aansluiten op de N65 via geconcentreerde aansluitpunten, eventueel met verkeersregeling. Het vereist grondruil of het vestigen van erfdienstbaarheden. Het vereist tevens een minnelijke aanpak in overleg met de eigenaren van de percelen omdat er op dit moment geen planologisch-juridische grondslag is voor een andere werkwijze. Door Rijkswaterstaat is echter al veel grond verworven en ook blijkt uit eerdere contacten met perceeleigenaren dat men er over het algemeen welwillend tegenover staat. Daarnaast zullen we ook moeten kijken naar de mogelijke verkeerskundige effecten van het omleiden van verkeer vanuit de af te sluiten naar de straten die nog wel aansluiten op de N65.

Het kunnen saneren van de koude aansluitingen vormt dus een belangrijke randvoorwaarde voor de slaagkans van de overall aanpak van maatregelen die voldoende effect op verkeersveiligheid zullen sorteren. Wij voorzien dat het proces om tot overeenstemming te komen, deze juridisch vast te leggen en vervolgens uit te werken tot haalbare oplossingen mogelijk niet binnen het tijdsbestek (één tot drie jaar) van korte termijnmaatregelen is uit te voeren. Desondanks is het belang van het slagen van deze maatregelen voor de veiligheid van N65 groot. Wij adviseren daarom om niet strikt vast te houden aan randvoorwaarde dat maatregelen binnen één tot drie jaar na besluitvorming dienen te zijn gerealiseerd en pleiten voor een verruiming van het tijdsbestek van de maatregelen. .

Wij willen op korte termijn gesprekken starten met perceeleigenaren om – mogelijk per compartiment – tot oplossingen te komen. Zodra wij een beeld hebben van de uitkomst van de gesprekken, kunnen wij een betere inschatting maken van de haalbaarheid en de kosten van de maatregelen koude aansluitingen -> bermbeveiliging -> geluidschermen.

Daarnaast zijn twee kleine – maar mogelijk effectieve – lokale maatregelen als “bijvangst” vanuit de participatie opgenomen. Deze zijn:

- Extra bescherming (vangrails) voor opgestelde fietsers bij kruisende infrastructuur;
- Aanpassing van de aansluiting J.F Kennedylaan met betere opstelvakken voor fietsers.

De kosten voor deze maatregelen vallen binnen de marge van de overige maatregelen en zijn niet apart geraamd. Bij akkoord van de stuurgroep voegen wij deze maatregelen toe aan ons uit te werken maatregelenpakket.

Maatregelen die al zijn uitgevoerd of binnenkort worden uitgevoerd zijn:

- Vervanging asfalt N65 door stiller asfalt (2024)
- Vervangen VRI's door meer intelligente opvolgers IVRI's (2025)
- Verplaatsen flitspalen voor snelheid en roodlichtnegatie (2025)

Maatregel niet uitvoeren -> geen actie

Wij adviseren alle overige maatregelen uit de participatie niet uit te voeren. Deze zijn:

- 50 km/uur in Vught
- Verplichte rijrichting voor zwaar verkeer
- Fietstunnel en parallelweg Kreitestraat
- Verkeerslicht Groenewouddreef/Kruishoeveweg
- Breder en verlegd fietspad

De reden voor het niet uitvoeren is het feit dat de maatregelen niet hoog scoren in de raadpleging en wij ook op dit moment niet veel meerwaarde zien in het uitvoeren van deze maatregelen. Er is dus geen aanleiding om ze nu al uit te voeren.

Eén uitzondering hierop is het niet uitvoeren van de 50 km/uur maatregel. Deze scoort wel redelijk hoog in de raadpleging. Er is echter op grond van een verkeerskundige analyse vastgesteld dat deze maatregel niet bijdraagt aan de verbetering van veiligheid en leefbaarheid. Geluidsreductie is echter wel een relevant voordeel bij deze maatregel. Om de verkeerskundige consequenties toe te lichten is een separate notitie opgesteld op basis van analyses van Goudappel. Kortgezegd komt het afwijzen van 50 km/uur neer op de volgende argumenten:

- Er is geen groene golf in te stellen bij 50 km/uur;
- Fietsoversteken moet in twee halve oversteken omdat er anders onvoldoende oversteeftijd is;
- Kruisend autoverkeer krijgt minder tijd voor passages;
- De doorstroming op de N65 vermindert door de maatregel;
- Door “horten en stoten” in het verkeersbeeld is de verleiding tot roodlicht negeren groter en dat verlaagt de veiligheid.

Een 50 km/uur variant zou wellicht haalbaar zijn als het gehele kruispunt De Breautélaan – Martinilaan wordt opgeheven. Wij zien dat in de huidige verkeerskundige situatie echter niet als een reële optie. Het uit de VRI-regeling halen van fietsers (want die kunnen een aparte tunnel krijgen) zou mogelijk tijdruimte creëren. Dit is nog niet kwantitatief onderzocht, maar een eerste verkeerskundige inschatting is dat dit niet voldoende is om met 50 km/uur een goed werkende groene golf te creëren.

De financiering van de maatregelen

Over de kostenverdeling tussen Rijk, provincie en gemeente voor deze maatregelen wordt specifiek aan de stuurgroep N65 gevraagd zich uit te spreken: We kennen twee varianten:

- Variant 1: Bekostiging volgens de verhouding van financiële inbreng zoals in de BOK N65 opgenomen en was voorzien voor het VKA+;
- Variant 2: Bekostiging langs de lijn van de primaire beheerverantwoordelijkheid van partijen.

Wij stellen voor om deze bekostigingsvarianten uit te werken en toe te passen op ieder van de uit te voeren maatregelen, waarna een definitief besluit van de stuurgroep N65 kan volgen op basis van een voorstel van de ambtelijke werkgroep.

De stuurgroep stelt de te nemen maatregelen vast, onder voorbehoud van het akkoord door bevoegde gezagen.

Tenslotte – de uitgangspunten voor het uitvoeren van kortetermijnmaatregelen.

Wij stellen voor om de uitgangspunten voor de maatregelen kritisch tegen het licht te houden en meer te werken naar het programmatisch uitvoeren van incrementele (kleinere) uitvoeringspakketten ter bevordering van veiligheid en leefbaarheid, zonder de beperking van een VKA+ (PVR) als criterium en zonder 1 tot 3 jaar als tijdvenster. Dat geeft energie om met dit vraagstuk door te gaan.

De reden hiervoor is dat naar mate wij meer inzicht krijgen in de maatregelen, wij merken dat er eigenlijk geen maatgevende korte termijn “quick fix” is voor veiligheid en leefbaarheid van de N65. Het vasthouden aan de eis dat het VKA+ als eindbeeld niet mag worden belemmerd leidt in de uitvoering tot een beperking voor het doorvoeren van effectieve maatregelen. Dat wil zeggen: als alleen maatregelen mogelijk zijn die buiten het PVR van het VKA+ vallen, dan vallen zinvolle maatregelen voor verbetering op korte termijn af. Daarnaast is de combinatie *koude aansluitingen -> geluidschermen -> bermbeveiliging* waarschijnlijk lastig op te lossen binnen de beoogde termijn van 1 – 3 jaar na besluitvorming.

Dit roept de vraag op of de uitgangspunten van de aanpak korte termijnmaatregelen dienen te worden herzien of verruimd.

Bijlagen:

- Rapportage van onafhankelijke onderzoekers raadpleging
- Analyse 50 km/uur

Bijlage:

Nadere bespreking van de voorgestelde maatregelen :

- Fietstunnels Bréautélaan/Martinilaan en Torenstraat
 - Deze fietstunnels hebben een heel duidelijke voorkeur van respondenten, ondanks de disclaimer dat de fietstunnels bij de realisatie van een VKA+ - achtige oplossing moeten worden verwijderd. De zoektocht naar een veilige oversteek voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers ligt hierbij voor de hand. De fietstunnels liggen in het PVR van het toekomstige VKA+. Daarom dient bij de keuze voor deze maatregelen beseft te worden dat het een investering is die bij een mogelijk definitieve eindoplossing op termijn (deels) weer teniet gedaan wordt. Desondanks is ons advies om deze fietstunnels wel op te nemen in het pakket. Het is een investering in veiligheid en leefbaarheid (opheffen barrièrewerking) voor veel weggebruikers op locaties waar veel respondenten en ook wij duidelijk heil in zien. Het is daarom een investering met een aanzienlijk maatschappelijk rendement. We zullen een ontwerp uitwerken dat zo kostenefficiënt, functioneel en circulair (met het oog op hergebruik) mogelijk is. Inpassing is nog wel een zorgpunt.
- Herinrichting Kruispunt Boslaan
 - De aansluiting van de Boslaan op de N65 kan sterk verbeterd worden waardoor verkeer logischer staat opgesteld, afhankelijk van de te kiezen rijrichting. De afwikkeling van het verkeer is efficiënter en het overzicht over het kruispunt verbetert. Ruimtelijk is deze oplossing goed inpasbaar en het kan in combinatie met een toekomstige VKA+ oplossing worden uitgevoerd. Voor het aanpassen van het kruispunt is sloop van het pand “de vier kolommen” noodzakelijk. Dit pand is reeds in eigendom van het rijk, dus het project kan betrekkelijk snel gestart worden.
- Plaatsen snelheidsmeters langs N65
 - Door snelheidsmeters (groene 😊 of rode 😡) met “U rijdt .. km/uur” aanduiding helpt bij het beperkt houden van snelheidsoverschrijdingen. Samen met het plaatsen van deze snelheidsmeters komen ook op twee locaties bij kruispunten flitscamera's (in overleg met het ministerie van Justitie reeds in de planning - 2025) die door rood rijden en te snel rijden tegen gaan. Beide maatregelen zijn met lage kosten te realiseren en kennen een gedrag beïnvloedende werking. Het aantal snelheidsmeters en de locatie is iets voor nader onderzoek.
- Geluidscherm van 2 m hoog
 - Een geluidscherm direct langs de rijbanen van de N65 in de bebouwde kom levert een forse reductie van geluidhinder op. Een analyse door Goudappel laat zien dat schermen zeer effectief zijn in het beperken van geluiduitstraling. Als voorbeeld van een mogelijke uitwerking verwijzen wij naar geluidschermen die een natuurvriendelijke uitstraling hebben en snel kunnen begroeien (zie: kokowall geluidschermen). Wij willen deze maatregel verder uitwerken onder de voorwaarde dat de gemeenteraad van Vught de hoogtebeperking van 1,50 m uit de gebiedsvisie loslaat in de wetenschap dat het een tijdelijke maatregel is totdat een definitieve

oplossing voor de N65 kan worden gerealiseerd. De keuze voor 2 m hoogte vindt zijn oorsprong in de wettelijke effectiviteitsrandvoorwaarden vanuit het MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) dat bronmaatregelen een ondergrens hebben, willen ze kunnen worden gecombineerd met eventuele gevelsaneringen. Rondom kruispunten zijn geluidschermen niet mogelijk omdat deze zichtlijnen beperken. Ook hebben geluidschermen als effect dat eventuele “koude aansluitingen” op de N65 direct dienen te worden opgeheven ter voorkoming van veel geluidlekken. In de uitwerking van deze maatregel zullen we daarom in nauw overleg met omwonenden tot een definitieve locatiebepaling van de geluidschermen moeten komen.

De kosten voor de hierboven genoemde maatregelen zijn geraamd op grond van schetsontwerpen en bedragen per maatregel:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| • Fietstunnel Bréautélaan/Martinilaan: | € 3,9 mln. (lijkt onderschatting) |
| • Fietstunnel Torenstaat: | € 3,9 mln. (lijkt onderschatting) |
| • Herinrichting kruispunt Boslaan: | € 0,6 mln. |
| • Plaatsen snelheidsmeters langs N65: | € <0,1 mln. |
| • Geluidscherm 2 m hoog: | <u>€ 5,8 mln.</u> |
| Totaal: | circa € 15 mln. |

Wij doen op dit moment een extra check op de mogelijke kosten van de fietstunnels om een betere inschatting te krijgen. Om de maatregelen uit te voeren zullen wij een uitvoerend ingenieursbureau opdracht geven voor de uitwerking. Daarnaast is een (technisch) projectleider en omgevingsmanager nodig om leiding te geven aan het werkproces.

Maatregelen nader onderzoeken en dan uitvoeren: Ons voorstel voor verdiepend onderzoek voorafgaand aan definitieve besluitvorming

Deze maatregelen zijn in de raadpleging minder vaak gekozen. Maar vanuit het belang van de verkeersveiligheid wordt veel waarde gehecht aan het verder uitwerken hiervan. De veiligheid van de N65 als stroomweg is gebaat bij een minimum aan “koude aansluitingen” en waar het kan ook zoveel mogelijk bermbeveiliging.

Niet iedere maatregel is nu al geheel duidelijk in z’n uitwerking. Daarom hebben we nog extra inzet nodig om deze nader uit te werken alvorens tot een advies over implementatie of verwerpen te komen. Deze maatregelen komen dan later in de stuurgroep N65 ter besluitvorming terug.

- Afsluiten aansluitingen binnen – en buiten bebouwde kom.
 - Hoewel er matige positieve respons is vanuit de raadpleging op deze maatregelen verdient het wel de aandacht. Met belanghebbenden kan op lokale schaal worden bekeken of koude aansluitingen toch kunnen worden opgeheven of gecombineerd. Onder het motto: iedere aansluiting die kan worden opgeheven is er één, kunnen we lokale oplossingen genereren en met omwonenden verder uitwerken. Zoals eerder

beschreven: in combinatie met geluidschermen binnen de bebouwde kom is een dubbelslag te maken.

- Bermbeveiliging/Vangrail
 - o Onder aan het lijstje van de raadpleging “bungelt” de bermbeveiliging. Er wordt – in vergelijking tot andere maatregelen – dus weinig heil verwacht van deze maatregel. Dit kan komen omdat er al een forse discussie is met N65 gemeenten over het verliezen van bomen ten gunste van de vangrails of omdat men de vangrails ziet als een excuus om van de N65 een “racebaan” te maken. Met betrokken gemeenten (Vught, Oisterwijk, Tilburg), tezamen met RWS en de provincie op ambtelijk niveau is het gesprek gestart over de “(on-)haalbaarheid” van bermbeveiliging. Hierbij wordt een afweging gemaakt tussen functionaliteit van de bermbeveiliging en de mogelijkheid om boomsparende oplossingen te ontwikkelen, daar waar monumentale bomen in het geding zijn. Als blijkt dat we ambtelijk met een haalbaar concept komen, dan willen we dit bestuurlijk voorleggen als optie om verder uit te werken.

Als wij een beter zicht hebben op de uitkomsten van de verdiepende verkenningen adviseren wij de stuurgroep N65 over een mogelijk vervolg.

De kosten voor de hierboven genoemde maatregelen zijn geraamd op grond van schetsontwerpen en bedragen per maatregel:

- | | |
|---|------------------|
| • Opheffen koude aansluitingen (bibeko/bubeko): | € 11 mln. |
| • Bermbeveiliging/Vangrails: | <u>€ 16 mln.</u> |
| Totaal | € 27 mln. |

Maatregelen niet uitvoeren: Ons voorstel voor het verwerpen van maatregelen

Wij adviseren – mede op grond van de uitkomst van de online raadpleging - om de volgende maatregelen niet uit te voeren:

- 50 km/uur in Vught
 - o Wij hebben deze maatregel in de raadpleging opgenomen met de toelichting dat het geen oplossing is voor de situatie rondom de N65. Met 50 km/uur is geen groene golf regeling van VRI's mogelijk waardoor óf de doorstroming op de N65 belemmerd wordt, óf de mogelijkheid voor kruisend verkeer om op de N65 belemmerd wordt. Dat laatste vergroot de barrière werking van de N65 in Vught. Dat er toch veel is gekozen voor de maatregel kan duiden op het toch niet doorgronden van de effectiviteit of het niet geloven van de modelberekeningen die zijn gemaakt om de oplossing te testen. Bij het verwerpen van de 50 km/uur oplossing hoort daarom een goede toelichting naar de samenleving. Deze toelichting wordt in een separate notitie gegeven. Door niet te kiezen voor 50 km/uur kiezen we wel voor 70 km/uur binnen Vught met een instelling van VRI's die “groene golf” rijden optimaliseert.
- Verplichte rijrichting voor zwaar verkeer

- Verplichte rijrichtingen hebben een aanzienlijke invloed op de bereikbaarheid van bestemmingen. Verkeer wordt immers beperkt in de keuzevrijheid. In het VKA+ was er sprake van rotondes waar zwaar verkeer kon keren om alsnog bij de bestemming te komen. In de huidige situatie zijn keerbewegingen bij de verkeerslichten van de N65 ongewenst, waardoor deze maatregel een groot nadeel kent. Verkeer moet nog verder omrijden. Daarom kiezen we hier niet voor.
- Fietstunnel en parallelweg Kreitestraat
 - De algemene respons op deze maatregel is dat deze duur is in vergelijking tot het rendement van de maatregel. Er zullen op deze locatie relatief weinig fietsers van de fietstunnel gebruik maken. Daarom is deze als kortetermijnmaatregel nu niet logisch om op te nemen.
- Verkeerslicht Groenewouddreef/Kruishoeveweg
 - Een verkeerslicht bij de Groenewouddreef regelt een meer verkeersveilige aansluiting. Voornemen was om zowel restaurant Loetje als de Kruishoeveweg via het te realiseren verkeerslicht te laten ontsluiten. De maatregel heeft ruimtelijk impact, met te realiseren opstelstroken en kent weinig draagvlak vanuit de raadpleging (24%). Daarom kiezen we er nu voor deze maatregel niet uit te voeren.
- Breder en verlegd fietspad
 - Slechts 21% van de respondenten kiest voor een breder en verlengd fietspad. We kunnen vanuit de raadpleging dan niet verantwoorden dat hierin geïnvesteerd wordt en passen het fietspad daarom nu niet aan. Wat wel uit de raadpleging en algemene verzoeken blijkt is dat de onderhoudstoestand van de fietspaden hier en daar te wensen overlaat. Daarom is de oproep aan de wegbeheerder (RWS) om hier een inhaalslag uit te voeren.

Bijvangst uit de online raadpleging

Respondenten verzoeken ons om ook het kruispunt J.F. Kennedylaan te heroverwegen. Tijdens drukke verkeerssituatie is daar weinig plaats om opstellend en doorgaand fietsverkeer van elkaar te scheiden waardoor onoverzichtelijke en onveiligheid situaties ontstaan. Het is een krappe plek. Wij stellen voor om deze situatie nog eens te bestuderen met het doel om een verbeterde maaiveldoplossing te ontwerpen.

Het verdient tevens aanbeveling om bij fiets-opstelplaatsen op kruispunten vangrails te plaatsen om fietsers te beschermen tegen mogelijk uit koers rakende automobilisten. Deze optie is van het type “kleine moeite, groot plezier” en verdient daarom onze aandacht.

Beide maatregelen nemen wij op in het pakket uit te voeren kortetermijnmaatregelen. Hierbij zij vermeld dat de kosten voor deze maatregelen zullen vallen binnen de marge van de overige maatregelen.