Vught

Raadsinformatiebrief

Datum	7 januari 2025
Onderwerp	Onderzoeksrapport kortetermijnmaatregelen voor de N65
Zaaknummer	Z24 - 275240
Documentnr.	UIT/25 - 663879

Inleiding

Er is een onderzoeksrapport opgesteld met de uitkomsten van de participatie voor de Kortetermijnmaatregelen N65. Dit rapport zit als bijlage bij deze raadsinformatiebrief. In deze RIB staan in het kort de uitkomsten van dit onderzoek. In het rapport staat de gedetailleerde informatie van de maatregelen, de uitkomsten en de onderzoeksopzet.

N.B: Het onderzoeksrapport geeft alleen de resultaten van de participatie weer met een onafhankelijk opgesteld advies. Op grond van dit advies, een ambtelijk advies en bestuurlijke weging wordt besluitvorming in de gemeenteraad en de stuurgroep N65 voorbereid. Het uiteindelijk te nemen besluit wordt daarom pas genomen na een brede analyse vanuit participatie en ambtelijke advisering. Daarmee is het advies van het onderzoeksteam één van de bronnen van besluit door bestuur en politiek over te kiezen kortetermijnmaatregelen.

Voorgeschiedenis

Op 30 mei 2024 heeft in de commissie ruimte een opiniërend debat plaatsgevonden over het plan van aanpak kortetermijnmaatregelen N65 en de motie die de gemeenteraad hierover op 1 februari 2024 heeft aangenomen. Het commissiedebat heeft de lijn zoals in de motie en het plan van aanpak herbevestigd. Op 5 juni 2024 is opdracht verstrekt aan een adviesteam dat de participatie rondom de N65 heeft uitgevoerd. De participatie heeft plaatsgevonden in oktober 2024 en november 2024.

Inhoudelijk

Het onderzoek naar de kortetermijnmaatregelen N65 is uitgevoerd door Populytics, Studio Bereikbaar en WB de Ruimte, ondersteund door Fagus voor de kostenraming, in opdracht van de gemeenten Vught en Oisterwijk, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Er is een onderzoek uitgevoerd naar kortetermijnmaatregelen voor de N65, naar aanleiding van de opschorting van de volledige herinrichting van de weg. Het doel van het onderzoek was om te kijken met welke maatregelen de leefbaarheid en veiligheid op en rondom de N65 op korte termijn verbeterd kunnen worden en om te onderzoeken wat de wensen en voorkeuren vanuit de maatschappij zijn. Daarnaast is in het onderzoek gekeken naar andere belangrijke effecten, waaronder natuurwaarde, barrièrewerking en doorstroming. Het onderzoek bestaat uit een inhoudelijke uitwerking van maatregelen en uit een raadpleging via de Participatieve Waarde Evaluatie-methode. 1753 mensen hebben de raadpleging ingevuld.

Vught

Conclusies en aanbevelingen vanuit de participatie

Vijf maatregelen hebben vanuit de participatie de voorkeur en dragen bij aan de veiligheid en leefbaarheid

- Fietstunnel De Bréautélaan – Martinilaan
- Fietstunnel Torenstraat
- Herinrichting kruispunt Boslaan – Vijverbosweg
- Plaatsen van snelheidsmeters
- Plaatsen van geluidschermen*

**Waar de eerste vier maatregelen relatief vaak gekozen zijn door alle deelnemers aan de raadpleging, is deze laatste maatregel aan deze selectie toegevoegd vanwege het positieve effect voor omwonenden en omdat mensen die dicht bij de N65 wonen deze relatief vaak hebben gekozen.*

In het onderzoek is als basis een set van dertien kortetermijnmaatregelen genomen. Allen staan genoemd in de bijlage. Na de raadpleging blijkt dat bovenstaande vijf maatregelen zowel een goede bijdrage leveren aan de doelstellingen als in de participatie relatief vaak de voorkeur krijgen. Dit pakket kortetermijnmaatregelen kost ongeveer €12 tot 17 miljoen (exclusief btw), rekening houdend met een bandbreedte van +/- 20% in de indicatieve kostenraming. In onderstaand overzicht staan de maatregelen.

Maatregelen	Veiligheid	Gezondheid	Kosten	Natuur	Barrièrewerking	Raadpleging
Geluidschermen	+/-	++	€€€€	Kansen voor flora en fauna (begroeiing)	Neemt visueel toe, ontwerpopgave	37%
Fietstunnel Torenstraat (Helvoirt)	+	+	€€€€	Mogelijk enkele bomen kappen/compenseren	Neemt af voor fietsers/voetgangers	45%
Fietstunnel Bréautélaan-Martinilaan (Vught)	+	+	€€€€	Mogelijk enkele bomen kappen/compenseren	Neemt af voor fietsers/voetgangers	57%
Herinrichting kruising Boslaan/Vijverbosweg	+	+/-	€€	Geen bomenkap	Neemt af voor alle weggebruikers	47%
Bewustzijnsmaatregel (snelheidsmeter)	+	+/-	€	Geen bomenkap	Neutraal	45%

50 km/uur N65 in de bebouwde kom van Vught ter discussie

Tijdens dit onderzoek is er veel aandacht geweest voor de maatregel waarbij de maximale snelheid binnen de bebouwde kom van Vught teruggebracht wordt naar 50km/uur. Deze maatregel heeft volgens verkeersdeskundigen (Goudappel, 2024) een negatief effect op de doorstroming en het zorgt voor langere wachttijden bij de verkeerslichten op de N65, ook voor overstekend langzaam verkeer. Aan de andere kant steken er veel fietsers (waaronder kinderen) de N65 over en is het voor hen veiliger als er minder hard gereden wordt. Uit de raadpleging blijkt dat er zowel mensen zijn die grote positieve effecten verwachten van deze maatregel, als mensen die zorgen hebben en/of de maatregel niet passend vinden bij de N65. Ook blijkt uit de raadpleging dat mensen zich storen aan de lange wachttijden bij de verkeerslichten en hier gevaar in zien. Dit effect zou versterkt worden met deze maatregel. Om deze reden en gezien de uitkomsten van het Goudappel onderzoek, is deze maatregel niet opgenomen in de selectie van aanbevelingen.

Vught

Weinig draagvlak voor vangrails en nieuwe fietspaden
Relatief weinig gekozen maatregelen zijn de aanleg van vangrails en het aanleggen van nieuwe, bredere en verlengde fietspaden. Vraagtekens zijn er bij nut en noodzaak van de vangrails, zeker als er andere maatregelen worden genomen. Men vindt de maatregel te duur en er zijn zorgen over bijeffecten (harder rijden). Wat betreft de fietspaden is de motivatie dat de huidige fietspaden voldoen, dat nieuwe fietspaden duur zijn en dat een belangrijk deel van de oplossing zit in beter onderhoud van de bestaande fietspaden.

Aanvullende maatregelen op basis van oproep van inwoners
Tijdens de raadpleging hebben mensen ook zelf voorstellen gedaan voor kortetermijnmaatregelen. Veel mensen vinden het belangrijk om de veiligheid voor fietsers te verbeteren, vooral voor kinderen die naar school gaan. Daarom adviseert het onderzoeksbureau om fietspaden beter te onderhouden, de verlichting te verbeteren en kleine stukken vangrails te plaatsen bij verkeerslichten waar fietsers wachten. Dit maakt het veiliger voor iedereen.
Ook is meermaals genoemd dat de kruising van de J.F. Kennedylaan met de N65 erg gevaarlijk is, met name voor overstekende fietsers. Het is belangrijk om te bekijken of er maatregelen voor deze kruising genomen kunnen worden.

Als volgende stap wordt een bespreking van de rapportage en het op te stellen ambtelijk advies ten behoeve van de gemeenteraad voorbereid en zal vervolgens het onderzoeksrapport, voorzien van ambtelijk advies worden besproken in de stuurgroep N65. Dit proces zal zo spoedig mogelijk in de eerste helft van 2025 tot besluiten moeten leiden.

Burgemeester en wethouders van Vught,

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

Bijlage(n):

1. Eindrapport Kortetermijnmaatregelen N65

Kortetermijnmaatregelen voor de N65

Onderzoeksrapport

wb de ruimte

STUDIO BEREIKBAAR

POPULYTICS
What would you do?

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, Studio Bereikbaar en WB de Ruimte, ondersteund door Fagus voor de kostenraming , in opdracht van de gemeenten Vught en Oisterwijk, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Auteurs	Populytics	Toke van Telgen Niek Mouter
	Studio Bereikbaar	Olaf de Waal Wieger Savenije
	WB de Ruimte	Hans van Engelenburg Tom Radstaak

Datum	9 december 2024
Status	Eindrapport

© Rijkswaterstaat | Joop van Houdt

Inhoudsopgave

1 Conclusies & aanbevelingen

2 Resultaten
2.1 Opzet van het onderzoek in het kort
2.2 Welke kortetermijnmaatregelen voor de N65 zijn onderzocht?
2.3 Deelname aan de inwonersraadpleging
2.4 Welke "snelle" maatregelen voor de N65 adviseren de deelnemers?
2.5 Nieuwe ideeën genoemd door de deelnemers
2.6 Resultaten overzicht (keuzematrix)

3 Verantwoording
3.1 Probleemstelling en opgave N65
3.2 Totstandkoming pakket kortetermijnmaatregelen
3.3 Achtergrond bij de raadpleging (PWE)

Bijlagen
A. Factsheets van de maatregelen
B. Onderzoeksrapport van de raadpleging
C. Rapportage SSK kostenraming, in bezit van partijen (opgesteld door Fagus, dd 16 9 2024)
D. Bijlage Gesprekspartners

Leeswijzer

Het rapport start met de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 1. Hoofdstuk 2 geeft de resultaten van het onderzoek. Voor de lezer die de achtergronden van de onderzoeksopzet wil kennen, volgt tot slot de verantwoording in hoofdstuk 3.
Bijlage A bevat de beschrijvingen van de dertien onderzochte korte termijn maatregelen: wat houden ze in, om welke locaties gaat het, wat zijn de indicatieve kosten en welke effecten hebben ze?
Bijlage B bevat nadere analyses van de uitkomsten van de raadpleging zoals: wie zijn de deelnemers, wat zijn motivaties van deelnemers om maatregelen wel of niet te kiezen en andere interessante patronen in de data.
Bijlage C bevat de kostenraming die is gemaakt voor de maatregelen.
Bijlage D bevalt een overzicht van de gesprekspartners.

Conclusies en aanbevelingen

Hoofdstuk 1

1. Conclusies en aanbevelingen

Tussen juni en november 2024 is een onderzoek uitgevoerd naar kortetermijnmaatregelen voor de N65, naar aanleiding van de opschorting van de volledige herinrichting van de weg. Het doel van het onderzoek was om te kijken met welke maatregelen de leefbaarheid en veiligheid op en rondom de N65 op korte termijn verbeterd kunnen worden, en om te onderzoeken wat de wensen en voorkeuren vanuit de maatschappij zijn. Daarnaast is in het onderzoek gekeken naar andere belangrijke effecten, waaronder natuurwaarde, barrièrewerking en doorstroming. Het onderzoek bestaat uit een inhoudelijke uitwerking van maatregelen en uit een raadpleging via de Participatieve Waarde Evaluatie-methode.

Vijf maatregelen hebben vanuit de participatie de voorkeur en dragen bij aan de veiligheid en leefbaarheid

In het onderzoek is als basis een set van dertien kortetermijnmaatregelen genomen. Na de raadpleging en de technisch-inhoudelijke analyse blijkt dat vijf maatregelen zowel een goede bijdrage leveren aan de doelstellingen als in de participatie relatief vaak de voorkeur krijgen. Dit pakket kortetermijnmaatregelen kost ongeveer €12 tot 17 miljoen (exclusief btw), rekening houdend met een bandbreedte van +/- 20% in de indicatieve kostenraming.

De vijf maatregelen zijn:

- Fietstunnel Bréautélaan-Martinilaan
- Fietstunnel Torenstraat
- Herinrichting kruispunt Boslaan-Vijverbosweg
- Plaatsen van snelheidsmeters
- Plaatsen van geluidsschermen*

Maatregelen	Veiligheid	Gezondheid	Kosten	Natuur	Barrièrewerking	Raadpleging
Geluidschermen	+/-	++	€€€€	Kansen voor flora en fauna (begroeiing)	Neemt visueel toe, ontwerpopgave	37%
Fietstunnel Torenstraat (Helvoirt)	+	+	€€€€	Mogelijk enkele bomen kappen/compenseren	Neemt af voor fietsers/voetgangers	45%
Fietstunnel Bréautélaan-Martinilaan (Vught)	+	+	€€€€	Mogelijk enkele bomen kappen/compenseren	Neemt af voor fietsers/voetgangers	57%
Herinrichting kruising Boslaan/Vijverbosweg	+	+/-	€€	Geen bomenkap	Neemt af voor alle weggebruikers	47%
Bewustzijnsmaatregel (snelheidsmeter)	+	+/-	€	Geen bomenkap	Neutraal	45%

**Waar de eerste vier maatregelen relatief vaak gekozen zijn door alle deelnemers aan de raadpleging, is deze laatste maatregel aan deze selectie toegevoegd vanwege het positieve effect voor omwonenden en omdat mensen die dicht bij de N65 wonen deze relatief vaak hebben gekozen.*

1. Conclusies en aanbevelingen

50 km/uur in de bebouwde kom van Vught ter discussie
Tijdens dit onderzoek is er veel aandacht geweest voor de maatregel waarbij de maximale snelheid binnen de bebouwde kom van Vught teruggebracht wordt naar 50km/uur. Deze maatregel heeft volgens verkeersdeskundigen (Goudappel, 2024) een negatief effect op de doorstroming en het zorgt voor langere wachttijden bij de verkeerslichten op de N65, ook voor overstekend langzaam verkeer. Aan de andere kant steken er veel fietsers (waaronder kinderen) de N65 over en is het voor hen veiliger als er minder hard gereden wordt.

Uit de raadpleging blijkt dat er zowel mensen zijn die grote positieve effecten verwachten van deze maatregel, als mensen die zorgen hebben en/of de maatregel niet passend vinden bij de N65. Ook blijkt uit de raadpleging dat mensen zich storen aan de lange wachttijden bij de verkeerslichten en hier gevaar in zien. Dit effect zou versterkt worden met deze maatregel. Om deze reden en gezien de uitkomsten van het Goudappel onderzoek, is deze maatregel niet opgenomen in de selectie op de vorige pagina.

Gezien de diverse beelden die er leven over de effecten van de maatregel, is de aanbeveling om, als de maatregel niet wordt uitgevoerd, dit goed uit te leggen. Het is belangrijk om inwoners meer inzicht te geven in de effecten en hierover in gesprek te gaan. Het maken van een (filmpje van) een simulatie kan bijdragen aan een gedeeld beeld waardoor de effecten voor iedereen duidelijk en begrijpelijk zijn.

Weinig draagvlak voor vangrails en nieuwe fietspaden
Relatief weinig gekozen maatregelen zijn de aanleg van vangrails en het aanleggen van nieuwe, bredere en verlengde fietspaden. Vraagtekens zijn er bij nut en noodzaak van de vangrails, zeker als er andere maatregelen worden genomen. Men vindt de maatregel te duur en er zijn zorgen over bijeffecten (harder rijden). Wat betreft de fietspaden is de motivatie dat de huidige fietspaden voldoen, dat nieuwe fietspaden duur zijn en dat een belangrijk deel van de oplossing zit in beter onderhoud van de bestaande fietspaden.

Aanvullende maatregelen op basis van oproep van inwoners
Tijdens de raadpleging hebben mensen ook zelf voorstellen gedaan voor kortetermijnoplossingen. Veel mensen vinden het belangrijk om de veiligheid voor fietsers te verbeteren, vooral voor kinderen die naar school gaan. Daarom adviseren we om fietspaden beter te onderhouden, de verlichting te verbeteren en kleine stukken vangrails te plaatsen bij verkeerslichten waar fietsers wachten. Dit maakt het veiliger voor iedereen.

Ook is meermaals genoemd dat de kruising van de J.F. Kennedylaan met de N65 erg gevaarlijk is, met name voor overstekende fietsers. Het is belangrijk om te bekijken of er maatregelen voor deze kruising genomen kunnen worden. Als dat niet mogelijk is, is het belangrijk om goed uit te leggen waarom er geen extra maatregelen worden genomen.

1. Conclusies en aanbevelingen

Rode lijn: veel overeenkomsten, toch twee verschillende visies op de N65
Uit de raadpleging komen twee verschillende visies over de N65 naar voren. Deze visies verklaren vaak de verschillen in keuzes voor maatregelen.

- Eén groep deelnemers ziet de N65 vooral als een weg voor lokaal verkeer en vindt het belangrijk om overlast te beperken.
- De andere groep ziet de N65 juist als een belangrijke verbinding tussen ‘s-Hertogenbosch en Tilburg en kijkt vooral naar een goede doorstroming.

Wat beide groepen gemeen hebben, is dat ze veiligheid het belangrijkste vinden.

Aanbevelingen voor het vervolg
Na dit participatietraject adviseren we om inwoners te blijven informeren over de voortgang en hoe de resultaten worden gebruikt bij het nemen van besluiten. Ons advies is om dit op minimaal twee momenten te doen:

1. *Na het besluit van de stuurgroep over de maatregelen*. Geef een duidelijke terugkoppeling aan de inwoners.
2. *Na zes tot twaalf maanden* nog een keer een update geven. Zo kunnen inwoners ook op de lange termijn zien wat de voortgang is en hoe de resultaten uit het participatietraject hierin zijn meegenomen.

Tijdens de raadpleging bleek dat mensen vragen hebben over de lange termijn plannen voor de N65. Ook is er nog steeds veel onduidelijkheid over waarom de plannen rond het VKA+ niet doorgaan. We raden aan om hierover te communiceren via bijvoorbeeld de website, het lokale weekblad en sociale media. Leg hierbij uit wat de plannen voor de toekomst zijn en wat er met de weg gaat gebeuren.

Daarnaast is het goed om de visie van de stuurgroep over de N65 te verduidelijken en aan te geven dat het VKA+ nog steeds het einddoel is. Zoals eerder genoemd, zijn er verschillende meningen over de functie van de weg. Door hierover duidelijk te zijn, wordt het toekomstbeeld helderder en kunnen de keuzes beter worden uitgelegd.

Resultaten

Hoofdstuk 2

2.1 Opzet van het onderzoek in het kort

De volgende stappen zijn doorlopen in dit onderzoek. In Hoofdstuk 3 wordt de aanpak verder toegelicht. Een beschrijving van alle dertien onderzochte maatregelen is te vinden in bijlage A.

1. Het “Plan van Aanpak Kortetermijnmaatregelen en vervolg N65” door Antea Group geldt als vertrekpunt. Daarin wordt een selectie aan kortetermijnmaatregelen voorgesteld die als haalbaar worden beschouwd . Deze set aan maatregelen is in verschillende sessies met de werkgroep en bewonersgroepen besproken. Daarbij zijn de maatregelen geselecteerd, verder geconcretiseerd, aangevuld en globaal op haalbaarheid beoordeeld. Resultaat: een selectie aan haalbare kortetermijnmaatregelen, die uitgewerkt kunnen worden. De set aan maatregelen is weergegeven in de figuur op de volgende pagina.

2. De maatregelen zijn vervolgens uitgewerkt in overleg met de werkgroep en bewonersgroepen. Daarbij zijn de effecten in kaart gebracht. Voor de hoofddoelstellingen **gezondheid** en **verkeersveiligheid** is een kwalitatieve effectbepaling gedaan inclusief een score uit **--**, **-**, **+/-**, **+**, **++**. Hiermee kunnen de maatregelen tegen elkaar afgewogen worden (met behulp van metertjes in de raadpleging). Voor **barrièrewerking** en **natuur** is een kwalitatieve effectbepaling op hoofdlijnen gedaan en is een tekstuele toelichting gegeven.

3. De raadpleging is opgesteld met een introductietekst en -video, een keuzetaak met daarin de dertien maatregelen en aanvullend verschillende vragen. De maatregelen zijn ten behoeve van de raadpleging uitgewerkt in korte teksten met begrijpelijke visualisaties. De concept-raadpleging is met de werkgroep doorgenomen. Tevens zijn de bewoners- belanghebbendengroepen betrokken en hebben zij hun ideeën en opmerkingen kunnen geven. De raadpleging kon worden ingevuld van 7 oktober tot 31 oktober 2024.

4. In totaal hebben 1753 inwoners van Vught en Helvoirt en omgeving meegedaan in de raadpleging, genoeg (verschillende groepen) inwoners om een representatief beeld te geven (zie bijlage B voor meer informatie over de achtergronden van de deelnemers).

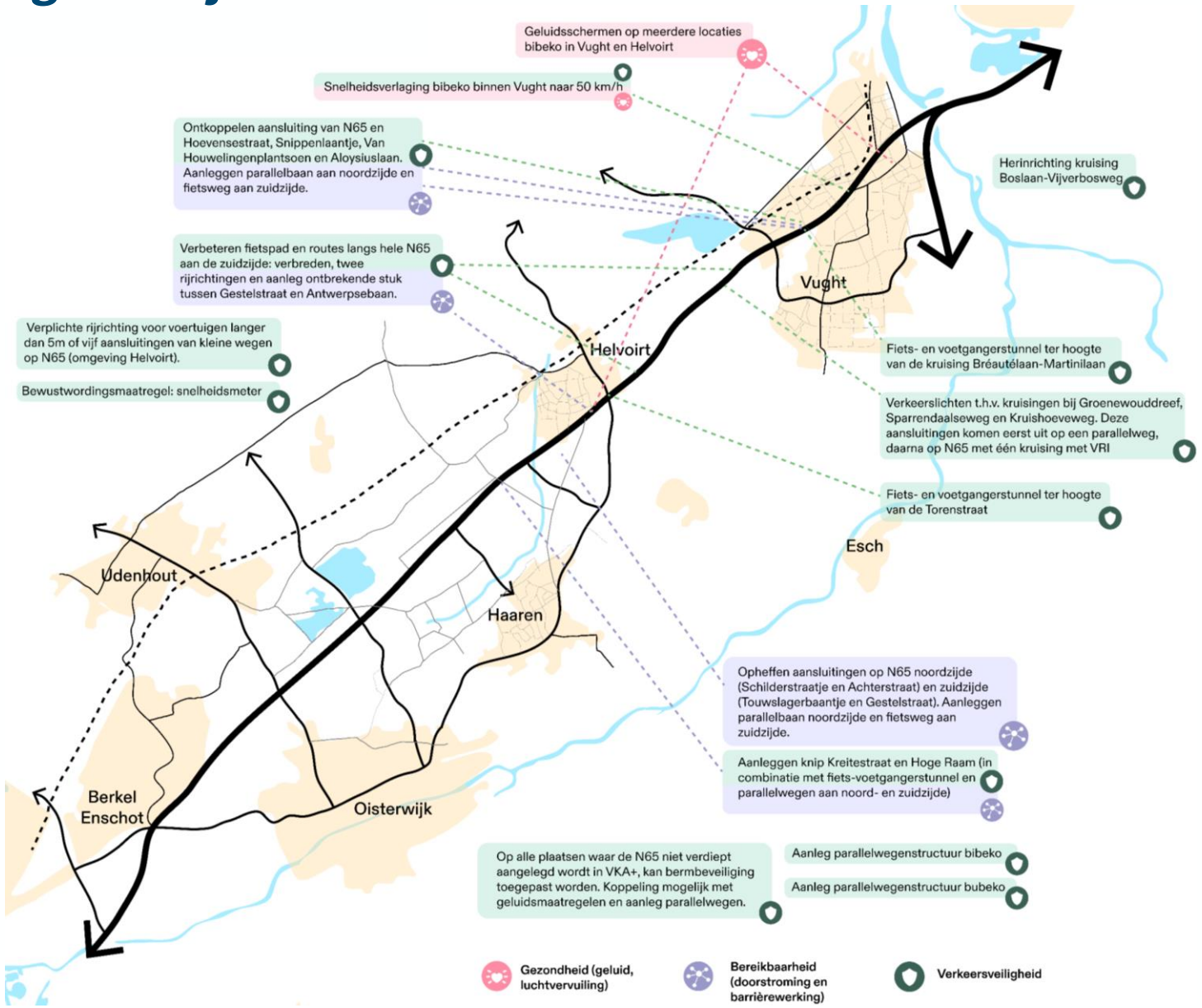
5. De resultaten zijn hierna weergegeven

2.2 Welke korte termijn maatregelen zijn onderzocht?

De figuur hiernaast geeft een overzicht van de maatregelen, op welke locatie zij betrekking hebben en waarop zij het meeste impact hebben (gezondheid, bereikbaarheid of verkeersveiligheid). De definitieve set aan kortetermijnmaatregelen is als volgt:

1. Afsluiten aansluitingen [buiten bebouwde kom]
2. Afsluiten aansluitingen [binnen bebouwde kom]
3. Knip Kneitestraat met fietstunnel en parallelwegen
4. Verbeteren fietspaden
5. Vangrails
6. Geluidschermen
7. 50 km/h in Vught
8. Fietstunnel Torenstraat (Helvoirt)
9. Fietstunnel Bréautélaan-Martinilaan (Vught)
10. VRI Groenewouddreef / Kruishoeveweg (Loetje)
11. Herinrichting kruising Boslaan/Vijverbosweg
12. Verplichte rijrichting voor zwaar verkeer
13. Bewustzijnsmaatregel (snelheidsmeter)

In bijlage A is een uitwerking van elke maatregelen te vinden: inhoud, locatie, kosten en effecten.



2.3 Deelname aan de inwonersraadpleging

Er deden in totaal 1.753 mensen mee aan de raadpleging. Zij zijn op drie manieren geworven om mee te doen:

1. **Panel**: mensen uit een panel zijn gericht benaderd om mee te doen.

2. **Brief**: de gemeente Vught heeft uitnodigingen per brief verstuurd naar omwonenden aan de N65 en daarnaast naar 500 willekeurige adressen.

3. **Open**: via social media, websites, publicaties en andere communicatiekanalen is de raadpleging verspreid en in te vullen door een ieder die dat wilde.

Op de volgende pagina's lichten we de uitkomsten uit de raadpleging op hoofdlijnen toe. We starten met inzicht geven in de deelnemers van de raadpleging. Vervolgens presenteren we de uitkomsten als totaal en geven per maatregel een korte toelichting. Tot slot geven we inzicht in aanvullende maatregelen die zijn benoemd door mensen in de raadpleging, die geen onderdeel waren van de 13 te kiezen maatregelen.

2.3 Deelname aan de raadpleging

Samenstelling van de deelnemers naar gender, leeftijd en opleidingsniveau

	Aandeel inwoners Noord-Brabant*	*Panel raadpleging* (N=339)	*Open raadpleging* (N=1.242)	*Brief raadpleging* (N=172)
Gender				
Vrouw	50%	204 (60%)	511 (41%)	45 (27%)
Man	50%	134 (40%)	707 (57%)	122 (71%)
Leeftijd				
16 tot 25 jaar	13%	45 (13%)	27 (2%)	1 (1%)
25 tot 34 jaar	16%	69 (20%)	117 (9%)	13 (8%)
35 tot 44 jaar	13%	50 (15%)	269 (22%)	30 (17%)
45 tot 54 jaar	15%	44 (13%)	288 (23%)	25 (15%)
55 tot 64 jaar	17%	58 (17%)	244 (20%)	45 (26%)
65 en ouder	26%	73 (22%)	284 (23%)	56 (33%)
Opleiding				
Praktisch	27%	48 (14%)	48 (4%)	6 (3%)
Middel	42%	124 (37%)	200 (16%)	21 (12%)
Theoretisch	31%	165 (49%)	968 (78%)	138 (80%)

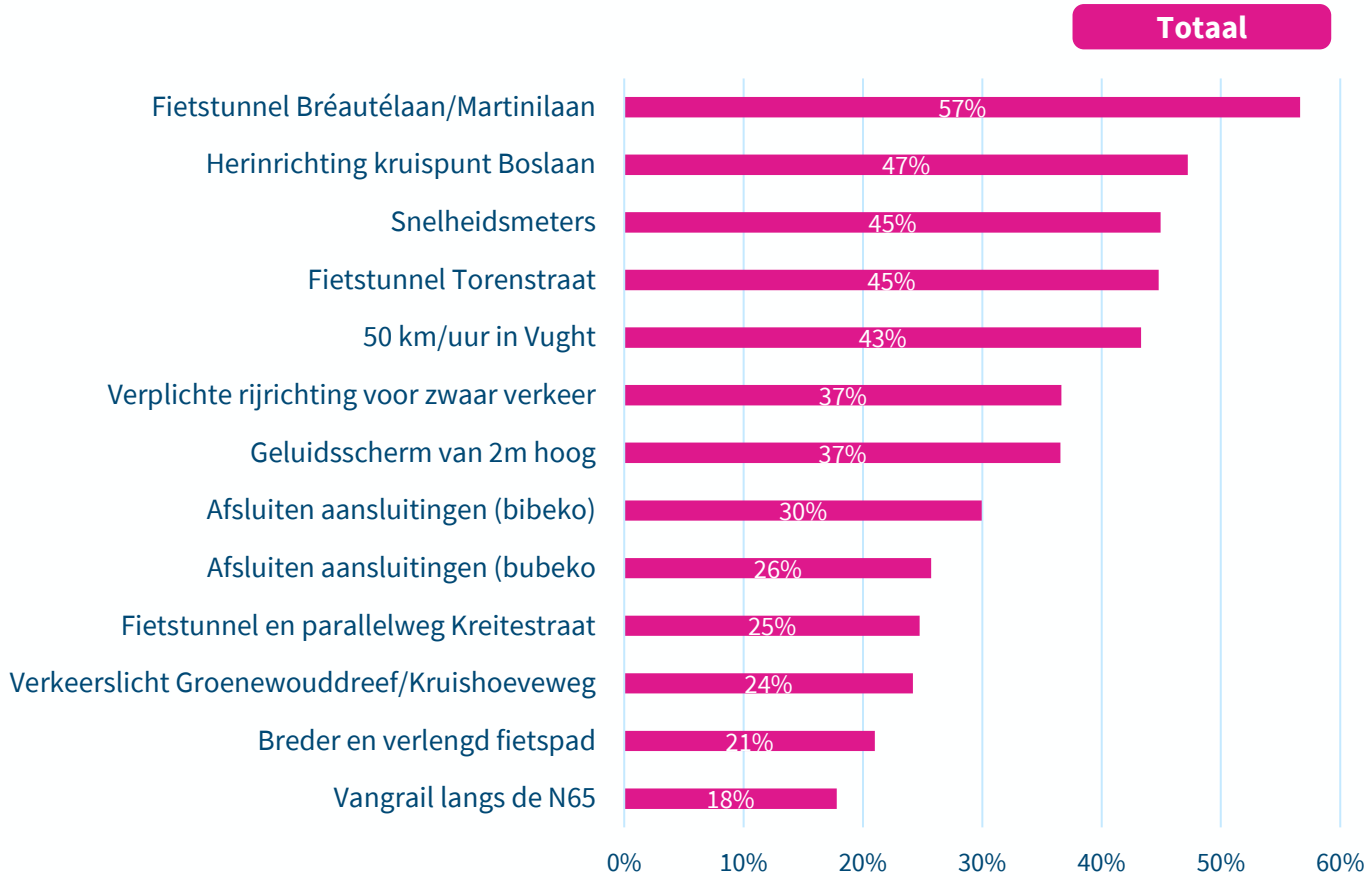
Toelichting

- **Totale deelname van 1.753 inwoners**. Uitgesplitst in mensen die via het panel hebben meegedaan, via algemene uitingen aan de open raadpleging hebben meegedaan of via de uitnodiging per brief.
- **Totalen tellen niet altijd op tot 100%**. Het resterende aandeel betreft deelnemers die ‘zeg ik liever niet’ hebben geantwoord.
- **Representativiteit**: zoals in de cijfers te zien zijn niet alle groepen representatief ten opzichte van de inwoners van Noord-Brabant. In aanvullende analyses is gekeken naar verschillen tussen groepen en of dit reden geeft tot herweging. Hieruit blijkt dat de verschillen tussen groepen deelnemers in grote mate te maken hebben met hoe dicht ze bij de N65 wonen en niet zozeer met gender, leeftijd of opleidingsniveau. Om deze reden is ervoor gekozen om in het rapport de (ongewogen) totalen te laten zien en in de analyse een uitsplitsing te maken tussen inwoners die dichtbij de N65 wonen en verderaf van de N65 wonen. In Bijlage B zijn de analyses van de verschillen toegelicht.

* Bron: CBS

2.4 Welke "snelle" (korte termijn) maatregelen adviseren de deelnemers?

Hoeveel procent van alle deelnemers (n=1.753) kiest de maatregel?



Inzichten

- De grafiek maakt inzichtelijk hoeveel procent van het totaal aantal deelnemers de betreffende maatregel heeft gekozen.
- In de motivaties zien we dat veel mensen veiligheid en doorstroming noemen als belangrijkste reden voor hun keuze. Daarnaast noemen deelnemers natuur(behoud), beperking van uitstoot en geluidsoverlast als redenen.
- Overkoepelend lezen we in de motivaties verschillende visies op de N65:
  - *N65 als toegangsweg*: in deze visie is de N65 een weg bedoeld om de dorpen tussen ‘s-Hertogenbosch en Tilburg te bereiken. De nadruk ligt op lokaal verkeer. Verbeteringen aan de weg zijn gericht op de lokale omgeving.
  - *N65 als doorgangsweg*: in deze visie is de N65 een verkeersader waar iedereen van gebruik moet kunnen blijven maken. Verbeteringen aan de weg zijn gericht op alle verkeersdeelnemers.
- Waar deelnemers het oneens zijn met elkaar over maatregelen, is dat (deels) te verklaren door deze verschillende visies.
- Op de volgende pagina’s worden de belangrijkste perspectieven op de maatregelen kort toegelicht. Hier zijn verschillende analyses in verwerkt. Bijlage B bevat het volledige onderzoeksrapport met de analyses en uitgebreide motivaties per maatregel.

2.4 Welke snelle maatregelen adviseren de deelnemers?

Relatief vaak gekozen maatregelen

Inzichten

De vier meest gekozen maatregelen vormen een combinatie van grote en kleine maatregelen. De drie grotere maatregelen (de fietstunnel en de herinchting van het kruispunt) hebben met elkaar gemeen dat ze volgens deelnemers zowel een bijdrage leveren aan de veiligheid op de N65 als de doorstroom verbeteren. De kleinere maatregel (de snelheidsmeters) is een maatregel meer gericht op bewustwording en gedrag.

Veel gekozen maatregelen

Fietstunnel Bréautélaan-Martinilaan (57%)
- *Consensus tussen alle deelnemers:* dit is de meest gekozen maatregel. Ook veel deelnemers die de maatregel niet kiezen, geven aan dat ze dit wel een goede maatregel vinden.
- *Motivatie*: met name de verbetering van veiligheid en doorstroming op de N65.
- *Variant*: deelnemers vragen of dit een fietsbrug kan zijn, o.a. vanwege zorgen over de sociale veiligheid.

Herinrichting kruispunt Boslaan (47%)
- *Motivatie*: met name de verbetering van de snelheid en de doorstroming op de N65.
- Als mensen de maatregel niet kiezen is dat veelal omdat zij hier geen probleem ervaren of denken dat dit op een andere manier kan worden opgelost.
- *Zorgen*: er zijn weinig zorgen, behalve mogelijke bijeffecten zoals toename van verkeer of negatieve impact op de natuur.

Snelheidsmeters (45%)
- *Weinig zorgen*: deelnemers die de maatregel niet kiezen hebben nauwelijks zorgen over deze maatregel. Wel zijn er veel vragen of deze maatregel wel effectief gaat zijn.
- *Motivatie*: met name omdat mensen te hard rijden en dat dit de veiligheid verhoogt. Ook is een motivatie dat deze maatregel beter gedrag stimuleert.
- *Variant:* velen geven aan liever flitspalen of trajectcontrole te willen op de N65.

Fietstunnel bij de Torenstraat (45%)
- *Motivaties*: de motivaties komen overeen met die van de fietstunnel in Vught, maar is minder gekozen mede omdat mensen aangeven dat ze deze tunnel minder gaan gebruiken.
- *Verschillen*: we zien dat mensen die niet in de gemeente Vught wonen deze maatregel het vaakst kiezen, terwijl deze minder vaak gekozen wordt door mensen uit Vught zelf (zie bijlage B, hoofdstuk 3).

2.4 Welke snelle maatregelen adviseren de deelnemers?

Maatregelen met grote verschillen tussen deelnemers

Inzichten

Er zijn enkele maatregelen die door verschillende groepen mensen veel of juist weinig gekozen zijn. In twee maatregelen zien we grote tegenstellingen. Bij beide maatregelen zien we terug dat deelnemers die in Vught wonen en/of omwonend zijn aan de N65 deze maatregelen vaker kiezen dan mensen die verder weg wonen.

Maatregelen die discussie oproepen

50 km/uur in de bebouwde kom van Vught (43%)

- *Verschillen***:** we zien dat mensen die in Vught wonen en dicht bij de N65 wonen veelal voorstander zijn van deze maatregel, terwijl mensen die buiten Vught wonen deze maatregel nauwelijks kiezen. Hoe dichter mensen bij de N65 wonen, hoe vaker ze deze maatregel kiezen. Het is nog steeds zo dat zo'n 30% van de deelnemers die dichter dan 200meter bij de N65 wonen deze maatregel niet kiest (zie bijlage B).
- *Motivaties*: we zien dat mensen die de maatregel kiezen dit doen met als reden de verbetering van de veiligheid, vermindering van uitstoot en algehele vermindering van verkeer op de N65. Mensen die de maatregel niet kiezen doen dit omdat ze verwachten dat de doorstroom erdoor wordt verminderd en een snelheid van 50 km/uur niet passend is bij een provinciale weg.

Geluidsschermen (37%)

- *Verschillen**:*** we zien dat mensen die omwonend zijn aan de N65 deze maatregel vaak kiezen, terwijl andere mensen deze maatregel nauwelijks kiezen. Sterker nog: hoe dichter iemand bij de N65 woont (100-200 meter, 50-100 meter of minder dan 50 meter), hoe vaker deze persoon het geluidsscherm als maatregel kiest. Dit betekent dat deze maatregel over het algemeen zeer gewenst is onder omwonenden.
- *Motivaties*: voorstanders geven aan dat ze iets willen doen aan de geluidsoverlast en de leefbaarheid voor omwonenden. Ook geven sommige deelnemers aan dat het geluidscherm hoger mag zijn dan 2 meter om de effectiviteit te verhogen. Deelnemers die de maatregel niet kiezen, doen dit omdat ze het niet mooi vinden, te duur en nadelige effecten zien zoals minder zicht. Indien deze maatregel uitgevoerd wordt, ligt er dan ook een ontwerpopgave om tegemoet te komen aan de zorgen die er zijn.

2.4 Welke snelle maatregelen adviseren de deelnemers?

Overige maatregelen in de middencategorie

Inzichten

Twee overige maatregelen in de ‘middencategorie’ zijn niet vaak gekozen, maar wel door meer dan een kwart van de deelnemers. Bij allebei de maatregelen zien we geen grote tegenstanders of zorgen, maar zijn er andere maatregelen waarmee deelnemers liever het beoogde effect op de N65 willen realiseren.

Maatregelen in de middencategorie

Verplichte rijrichting voor zwaar verkeer (37%)

- *Motivaties*: mensen kiezen deze maatregel vaak omdat het de veiligheid en doorstroom op de N65 verbetert. Deelnemers die het niet kiezen, geven diverse redenen hiervoor. Onder andere dat het te duur is, dat het probleem ook op een andere manier opgelost kan worden of dat ze niet genoeg kennis van deze maatregel hebben.
- *Variant*: zowel bij deze maatregel als bij andere open velden in de raadpleging is vaak genoemd of gevraagd of zwaar verkeer wel op de N65 moet rijden. Er wordt door deelnemers een oproep gedaan om een inhaalverbod voor vrachtverkeer in te stellen en/of zwaar verkeer alleen op bepaalde tijden (met name buiten de spits) toe te laten.

Afsluiten van aansluitingen binnen de bebouwde kom (30%) en buiten de bebouwde kom (26%)

- De keuzes en motivaties voor het afsluiten van aansluitingen door het aanleggen van parallelwegen binnen - en buiten de bebouwde kom, komen overeen.
- *Motivaties*: deze maatregelen worden veelal gekozen vanwege het effect op de veiligheid, en in iets mindere mate vanwege de doorstroming op de N65. Deelnemers die de maatregelen niet kiezen vinden deze veelal te duur, het effect te klein en/of ervaren geen probleem met de aansluitingen.
- *Verschil binnen en buiten bebouwde kom*: iets meer deelnemers kiezen voor deze maatregel binnen de bebouwde kom dan buiten de bebouwde kom. In de motivaties zien we terug dat hier het kostenelement een rol speelt: het afsluiten van aansluitingen buiten de bebouwde kom is duurder dan binnen de bebouwde kom.

2.4 Welke snelle maatregelen adviseren de deelnemers?

Relatief weinig gekozen maatregelen

Inzichten

Vier maatregelen zijn door hoogstens een kwart van de deelnemers gekozen. Het betreft een combinatie van grote en kleine maatregelen.

De twee maatregelen die door alle groepen het minst vaak gekozen zijn (vangrails en fietspad), zijn de maatregelen met de hoogste kosten. Tegelijkertijd zien we in de motivaties meerdere redenen om deze maatregelen niet te kiezen, waarbij de kosten in beide gevallen niet de meest genoemde reden zijn. Het is dan ook niet zo dat deze maatregelen uitsluitend *niet* gekozen worden vanwege de kosten.

Weinig gekozen maatregelen

Fietstunnel en parallelweg Kreitestraat / Hoge Raam (25%)

- *Motivaties*: ook bij deze fietstunnel geldt dat veel deelnemers de maatregelen kiezen vanwege de veiligheid (vooral voor fietsers) en doorstroom. Toch is deze maatregel een stuk minder gekozen dan de andere fietstunnels. Dit heeft met name te maken met de kosten door de parallelweg en het feit dat deze oversteek minder vaak gebruikt wordt dan bij de Torenstraat en Bréautélaan / Martinilaan.

Verkeerslicht bij de Groenewouddreef / Kruishoeveweg (24%)

- *Motivaties*: bij deze maatregel zien we in de motivaties de tegenstelling in veiligheid en doorstroming. Deelnemers die deze maatregel kiezen geven vooral aan dit te doen vanwege de veiligheid en omdat extra stoplichten zorgen dat mensen minder snel te hard rijden. Deelnemers die de maatregel niet kiezen zien dit laatste ook en geven juist aan dat meer files de doorstroming belemmert en dat dit onwenselijk is.

Een breder en verlengd fietspad aanleggen (21%)

- *Motivatie:* deze maatregel is weinig gekozen omdat veel mensen vinden dat de huidige fietspaden voldoen en het aanleggen van betere, nieuwe fietspaden te duur is. Een veelgemaakte opmerking is dat beter onderhoud van de fietspaden al een goede oplossing is. Mensen die de maatregel wel kiezen hebben het veel over de veiligheid voor fietsers en het stimuleren van fietsen in algemene zin.

Plaatsen van vangrails (18%)

- *Motivaties:* mensen zetten veel vraagtekens bij de nut en noodzaak van vangrails, zeker als er al maatregelen worden genomen om te hard rijden te voorkomen. Ook zijn er zorgen over bijeffecten (mensen gaan harder rijden) en vinden ze de maatregel (te) duur. Voorstanders wijzen met name op de verhoging van veiligheid.

2.4 Nieuwe ideeën die uit de raadpleging komen

Naast de keuze tussen de 13 genoemde maatregelen, hebben meer dan duizend deelnemers één of meerdere extra ideeën ingebracht voor de N65. Deze ideeën zijn genoemd in een extra vraag om deelnemers de mogelijkheid te geven aanvullende (kortetermijn)maatregelen aan te dragen. De ideeën variëren van concrete kleine maatregelen op specifieke locaties tot abstractere ideeën voor de gehele regio waarbinnen de N65 ligt. Hieronder lichten we de categorieën toe met enkele voorbeelden van realiseerbare kortetermijnmaatregelen. Het volledige overzicht is te vinden in bijlage B. Onderzoeksrapport.

Categorie	Voorbeelden
Maatregelen om snelheid te beperken	• Plaatsen van extra flitspalen • Aftelstoplichten
Maatregelen om geluidsoverlast te beperken	• Een geluidsscherm hoger dan 2 meter
Maatregelen om vrachtverkeer en tractoren (deels) te weren	• Vrachtwagens/tractoren alleen toestaan voor lokale bevoorrading/bestemmingsverkeer
Maatregelen om de weg beter te maken voor fietsers	• Beter maaien rondom de fietspaden • Stukken vangrails bij kruisingen om fietsers te beschermen
Maatregelen die gaan over zichtbaarheid/oplettendheid	• Een trilstrook/reduceerstrook aanleggen of glasbolreflectoren • Gekleurd wegdek bij fietsoversteekpunten
Maatregelen die zorgen voor algeheel afname van autoverkeer	• Zorgen dat doorgaand verkeer door Google Maps via andere routes wordt gestuurd
Maatregelen om natuur te behouden of verhogen	• Van de N65 een groene verbinding maken
Maatregelen over specifieke locaties	• Maatregelen nemen bij de J.F. Kennedylaan, vooral voor fietsers • Bij de Boslaan het laatste stuk weg richting de kruising met de N65 asfalteren

2.5 Resultatenoverzicht

Hierop zijn onze adviezen voor selectie van de korte termijn maatregelen gebaseerd.

Maatregelen	Veiligheid	Gezondheid	Kosten*	Natuur	Barrièrewerking	Raadpleging
Afsluiten aansluitingen [bubeko]	+	+/-	€ 7.320.000,-	+- 100 bomen kappen en compenseren	Neutraal	26% gekozen
Afsluiten aansluitingen [bibeko]	+	+/-	€ 3.480.000,-	+- 100 bomen kappen en compenseren	Neutraal	30% gekozen
Knip Kneitestraat met fietstunnel en parallelwegen	++	+/-	€ 5.849.000,-	Enkele bomen kappen en compenseren	Neemt af voor fietsers/voetgangers en neemt toe voor auto's	25% gekozen
Verbeteren fietspaden	++	+	€ 19.286.000,-	Geen bomenkap	Neemt af voor fietsers	21% gekozen
Vangrails	++	+/-	€ 15.909.000,-	N.t.b. #bomen kappen en compenseren	Neutraal	18% gekozen
Geluidschermen	+/-	++	€ 5.837.000,-**	Kansen voor flora en fauna (begroeiing)	Neemt visueel toe	37% gekozen
50 km/h in Vught	+/-	+/-	€ 543.000,-	Geen bomenkap	Neemt toe voor alle weggebruikers	43% gekozen
Fietstunnel Torenstraat (Helvoirt)	+	+	€ 3.883.000,-	Mogelijk enkele bomen kappen/compenseren	Neemt af voor fietsers/voetgangers	45% gekozen
Fietstunnel Bréautélaan-Martinilaan (Vught)	+	+	€ 3.883.000,-	Mogelijk enkele bomen kappen/compenseren	Neemt af voor fietsers/voetgangers	57% gekozen
VRI Groenewouddreef / Kruishoeveweg (Loetje)	++	-	€ 243.000,-	Geen bomenkap	Neemt toe voor doorgaand en neemt af voor kruisend en op-/afrijdend verkeer	24% gekozen
Herinrichting kruising Boslaan/Vijverbosweg	+	+/-	€ 550.000,-	Geen bomenkap	Neemt af voor alle weggebruikers	47% gekozen
Verplichte rijrichting voor zwaar verkeer	+	-	€ 842,-***	Geen of zeer beperkte bomenkap	Neemt toe voor zwaar verkeer	37% gekozen
Bewustzijnsmaatregel (snelheidsmeter)	+	+/-	€ 1.500,-	Geen bomenkap	Neutraal	45% gekozen

* = grove kosteninschatting op basis van SSK systematiek met aannames, door Fagus Projectmanagement en Engineering. Zie Bijlage D.
** = totale kosten geluidscherm in Vught + Helvoirt. De bedragen in de PWE zijn alleen voor het gedeelte in Vught. Beide bedragen vallen in de "€€€€" categorie, dus voor de deelnemer geen verschil
*** = per locatie waar een verplichte rijrichting komt

Verantwoording

Hoofdstuk 3

3.1 Probleemstelling en opgave van de N65

Probleemstelling

Gemeente Vught, provincie Noord-Brabant en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werken al jaren aan de reconstructie van de N65. Centraal hierin staan het vergroten van de leefbaarheid en de veiligheid. De leefbaarheid en veiligheid rond de N65 staan, vooral in de kern Vught, onder druk.

In 2022 vernietigde de Raad van State de plannen vanwege de stikstofuitstoot in de natuur langs de N65. In 2023 onderzochten de stuurgroep en een taskforce het mogelijke vervolg. De conclusie: een duurzame en definitieve oplossing is op korte termijn (<10 jaar)niet waarschijnlijk. Daarom willen de samenwerkende overheden zich richten op de kortetermijnmaatregelen die nu al genomen kunnen worden om de leefbaarheid en veiligheid rond de N65 te verbeteren.

Barrièrewerking: De N65 staat bovenaan de lijst van N-wegen die het Rijk als knelpunt aanmerkt. Het is een barrière tussen Vught-Noord en Vught-Zuid. Deze doorsnijding is van grote invloed op de leefbaarheid en veroorzaakt fysieke en ruimtelijke scheidingen binnen de leefgemeenschap.

Leefbaarheid: de N65 kent een forse geluidsoverlast. Er is een geluidssaneringsopgave. Hiervoor zijn op korte termijn maatregelen te overwegen, zoals meer en hogere geluidsschermen en gevelisolatie. Aanpassing van het asfalt voor een stiller wegdek heeft al plaatsgevonden. Er is sprake van slechte luchtkwaliteit door passerende en stilstaande voertuigen voor de verkeerslichten op de N65.

Verkeersveiligheid: Op de kruisingen met de N65 ontstaan vaak gevaarlijke situaties. De rijksweg heeft vooral een stroomfunctie, de vormgeving is daar niet op afgestemd. De ongevallen-analyse geeft een rechtstreekse relatie tussen het ongevallen-beeld en de hoeveelheid elementen die de stroomfunctie verstoren, zoals aansluitingen, oversteek- en keerpunten en bushaltes. (Bron: Probleemanalyse N65 Vught – Tilburg, 2003). Fietspaden en bomen bevinden zich vlak langs de rijbaan.

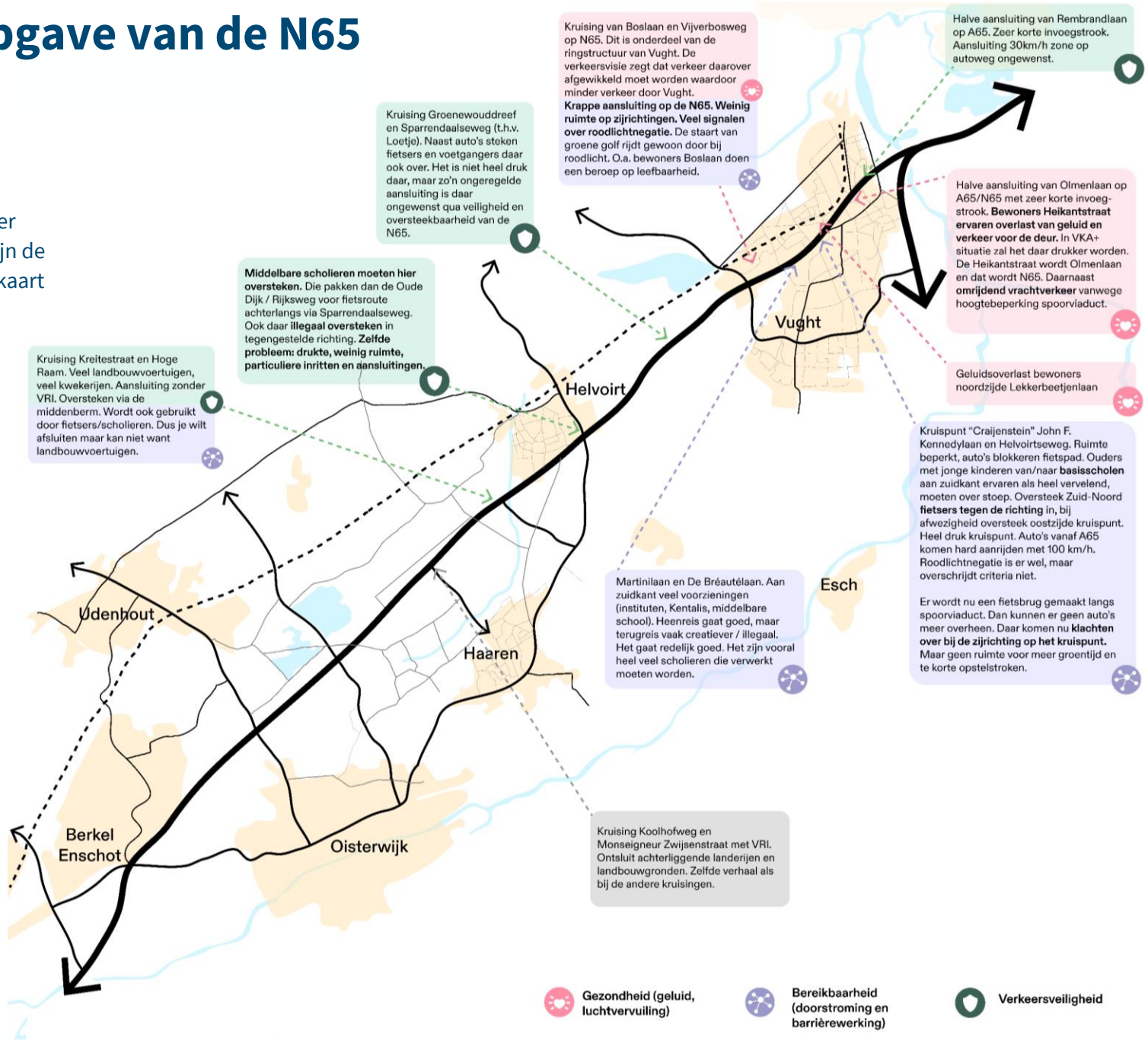
Bereikbaarheid en doorstroming: Op de N65 is sprake van filevorming door een hoge verkeersintensiteit en veel verkeerslichten. Met name bij de kruisingen ontstaan lange wachttijden om de N65 te bereiken of over te steken. Bereikbaarheid en doorstroming op landelijk, regionaal en lokaal niveau zijn hierdoor onvoldoende, terwijl in de Mobiliteitsaanpak wordt gesproken van ‘een robuust mobiliteitssysteem, dat samenhang heeft en voldoende capaciteit om een stootje op te vangen’

Bron: Van knelpunt naar knooppunt – Visie Vught op rijksinfrastructuur (Gemeente Vught, 2009)

3.1 Probleemstelling en opgave van de N65

Opgavenkaart

De beschreven probleemstelling op de vorige pagina is verder gespecificeerd. In verschillende sessies met de werkgroep zijn de opgaven verder geconcretiseerd. Het resultaat is de opgavekaart hiernaast.



3.2 Totstandkoming van de kortetermijnmaatregelen

Selecteren van maatregelen

In drie stappen zijn de maatregelen uit het Plan van Aanpak uitgewerkt tot bruikbare maatregelen voor in de raadpleging:

1. Het door de stuurgroep vastgestelde *Plan van Aanpak Kortetermijnmaatregelen en vervolg N65* is het uitgangspunt, waaruit kortetermijnmaatregelen zijn geselecteerd samen met de werkgroep. Tegelijkertijd zijn de doelstellingen van de korte termijnmaatregelen verder gespecificeerd.
2. De selectie aan maatregelen is met de werkgroep uitgewerkt, zodat duidelijk is waar welke maatregel komt en hoe het er uit komt te zien. Deze maatregelen zijn vervolgens met bewonersgroepen besproken (zie Bijlage D). Zowel de werkgroep als de bewonersgroepen hebben aanvullende maatregelen voorgesteld. Alle maatregelen zijn getoetst op haalbaarheid (zie onderstaande uitgangspunten). In de werkgroep zijn uiteindelijk dertien maatregelen vastgesteld voor verdere uitwerking en opname in de raadpleging.
3. Uitwerken van de geselecteerde maatregelen naar inhoud, locatie, kosten en effecten, wederom in samenspraak met de werkgroep en bewonersgroepen.

NB In de stuurgroep zitten de verantwoordelijke bestuurders van de betrokken gemeenten, provincie, Ministerie en Rijkswaterstaat , in de werkgroep zitten de deskundige ambtenaren van deze organisaties.

<u>Uitgangspunten “kortetermijnmaatregel”</u>
Het “Plan van Aanpak Kortetermijnmaatregelen en vervolg N65” van Antea Group is begin 2024 door de stuurgroep vastgesteld. Hierin worden de verschillende onderdelen van het VKA+ los van elkaar beoordeeld op haalbaarheid als kortetermijnmaatregel. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De originele projectdoelstellingen (van het VKA+) blijven gelden: versterken van leefbaarheid en veiligheid
- Een kortetermijnmaatregel betekent dat het binnen 1 tot 3 jaar gerealiseerd kan worden, gerekend vanaf vaststelling door de stuurgroep in Q1 2025
- Een kortetermijnmaatregel mag 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 aanvullende kortetermijnmaatregelen dienen nadere budgetafspraken gemaakt te worden. Het projectbudget is beschikbaar voor de maatregelen afkomstig uit het VKA+.

<u>Uitwerking doelstellingen</u>
De twee hoofddoelstellingen (leefbaarheid en veiligheid) zijn vertaald naar voor deelnemers aan de raadpleging begrijpelijke termen. De voor verschillende uitleg vatbare term ‘leefbaarheid’ is vertaald als ‘**gezondheid**’ waaronder luchtvervuiling en geluidsoverlast . ‘Veiligheid’ is verder gespecificeerd tot ‘**verkeersveiligheid**’ om vergelijkbare redenen effecten op het gebied van natuur, barrièrewerking en doorstroming op hoofdlijnen bepaald.

3.2 Totstandkoming van de kortetermijnmaatregelen

Uitwerking maatregelen + effectbepaling

Uitwerking maatregel

De maatregelen zijn uitgewerkt naar locatie, kosten en effecten. Bijvoorbeeld waar komen de parallelwegen, geluidschermen en de fietsvoorziening, zonder de verdiepte ligging? Wat zijn de kosten? Welke effecten worden ingeschat? Bij het uitwerken van de maatregelen is er een balans gezocht tussen enerzijds zo concreet mogelijk de maatregel beschrijven en visualiseren en anderzijds voldoende ontwerpvrijheid te behouden voor de realisatiefase. Tegelijkertijd moeten de maatregelen voor alle deelnemers aan de raadpleging goed te begrijpen zijn. Een technische uitwerking is bijvoorbeeld niet geschikt. Het maken van schetsmatige illustraties helpt deelnemers wel om de maatregel te begrijpen. De uitwerkingen van de maatregelen en de effectbepaling is besproken met de werkgroep, waarna eventuele aanpassingen zijn gedaan. De uitwerking per maatregel is opgenomen in Bijlage A.

Effectbepaling

Tijdens het samenstellen van het maatregelenpakket, is met behulp van de Trade Off Matrix (TOM) uit het Plan van Aanpak elke maatregel gecontroleerd op haalbaarheid als kortetermijnmaatregel. Hiervoor zijn QuickScans uitgevoerd voor stikstof (aanlegfase en exploitatiefase), ruimtelijke ordening, grondposities, uitvoerbaarheid, directe relatie met N65 en ongewenste effecten (op VKA+). De opmerkingen en aandachtspunten die uit deze analyse volgen zijn per maatregel benoemd in de factsheets in Bijlage A.

Van de definitieve set aan maatregelen zijn de effecten van elke maatregel in kaart gebracht. **Gezondheid** en **verkeersveiligheid** zijn de twee hoofdeffecten, die elk een ‘effectmetertje’ hebben in de raadpleging. Daarvoor is een kwalitatieve analyse gemaakt van de effecten. Om de maatregelen te kunnen vergelijken op deze twee effecten en om de metertjes te laten functioneren, is er aanvullend een score toegekend: **--**, **-**, **+/-**, **+** of **++**. Dit is gedaan op basis van expert judgement van het adviesteam. Aanvullend op deze twee hoofdeffecten zijn de effecten op **natuur** en **barrièrewerking** in kaart gebracht. Per maatregel is een korte kwalitatieve toelichting gegeven (zowel in de raadpleging als in de uitwerking in dit document). Tot slot is per maatregel een check uitgevoerd of de **doorstroming** niet verslechterd. Het resultaat van deze analyse is opgenomen in Bijlage A.

Per maatregel is een kostenraming gemaakt door Fagus Projectmanagement en Engineering. Aangezien de maatregelen op schetsniveau zijn uitgewerkt, is de raming indicatief. De kostenraming is gemaakt aan de hand van de SSK methodiek. De resultaten staan in de tabel in H2.5, in de factsheets in Bijlage A en in Bijlage C.

3.3 Totstandkoming van de inwonersraadpleging

Doel en opzet van de raadpleging

Het doel van de uitgevoerde raadpleging was om via een participatief proces met belanghebbenden te komen tot de meest wenselijke korte termijn maatregelen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Participatieve Waarde Evaluatie-methode (PWE ofwel raadpleging).

De Participatieve Waarde Evaluatie (raadpleging) is een methode om inwoners en belanghebbenden op een zorgvuldige manier te raadplegen bij integrale vraagstukken zoals de leefbaarheid en veiligheid van de N65. De essentie van een raadpleging is dat een keuzesituatie van een overheid zo goed mogelijk wordt nagebootst waardoor inwoners het dilemma doorleven. Dit levert een scherp beeld op van hun voorkeuren, gemeenschappelijke waarden, hoe waarden volgens hen moeten worden vertaald in beleid en welke zorgen er achter weerstand zitten.

Het opstellen van de raadpleging is gedaan in samenwerking met de ambtelijk betrokkenen vanuit de gemeente, provincie, ministerie en Rijkswaterstaat (werkgroep). Daarnaast is de raadpleging toegelicht bij de gemeenteraad van Vught. Naast de betrokkenen vanuit de overheid, is de raadpleging ook verfijnd en verbeterd aan de hand van inbreng vanuit (georganiseerde) belanghebbenden met perspectieven op natuur, inwonersbeleving/leefbaarheid, participatie en (lokale) economie.

Vanuit deze gesprekken zijn er extra maatregelen geïdentificeerd (de snelheidsmeters) en zijn andere maatregelen verfijnd (zoals het toevoegen van de mogelijkheid tot vergroening van het geluidscherm). Daarnaast is gesproken over de effecten die in de raadpleging te zien waren. Zo is het bij iedere raadpleging een afweging tussen enerzijds de hoeveelheid informatie die een deelnemer aan kan en anderzijds de behoefte om zo volledig mogelijk te maken wat een keuze betekent. Naar aanleiding van de gesprekken in de ontwerpfase is ervoor gekozen om het effect ‘leefbaarheid’ te concretiseren naar ‘gezondheid’ om het eenduidiger en beter begrijpelijk te maken. Daarnaast zijn de effecten ‘natuur’ en ‘barrièrewerking’ expliciet meegenomen in de beschrijving van de maatregelen.

Op de volgende twee pagina’s wordt het ontwerp nader weergegeven en vervolgens het volledige proces dat doorlopen is in de opzet, uitvoering en analyse van de raadpleging.

3.3 Totstandkoming van de inwonersraadpleging

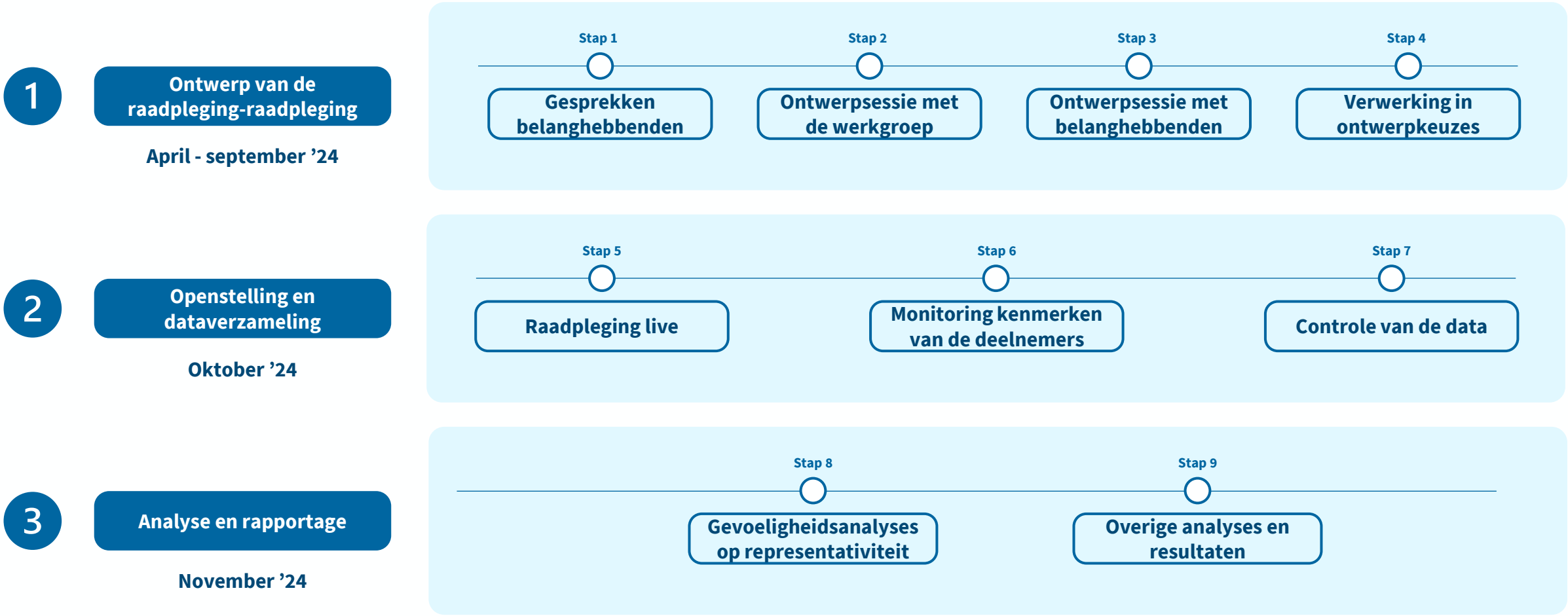
Ontwerp van de raadpleging

Toelichting

- **Doel:** Inzicht krijgen in de afwegingen rondom keuzes voor korte termijn maatregelen voor de N65.
- **Keuzesituatie**: Deelnemers kozen uit 13 maatregelen een set die past binnen het gegeven budget.
- **Motivatie**: Vervolgens konden ze hun keuzes toelichten.
- **Analyse**: Op basis van diverse kenmerken van de respondenten bepalen we met statistische analysemethodes waar de verschillen en overeenkomsten zitten tussen (groepen van) deelnemers.

3.3 Totstandkoming van de inwonersraadpleging

Overzicht van het proces: welke stappen zijn doorlopen?



Bijlage A. Beschrijving van de maatregelen

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

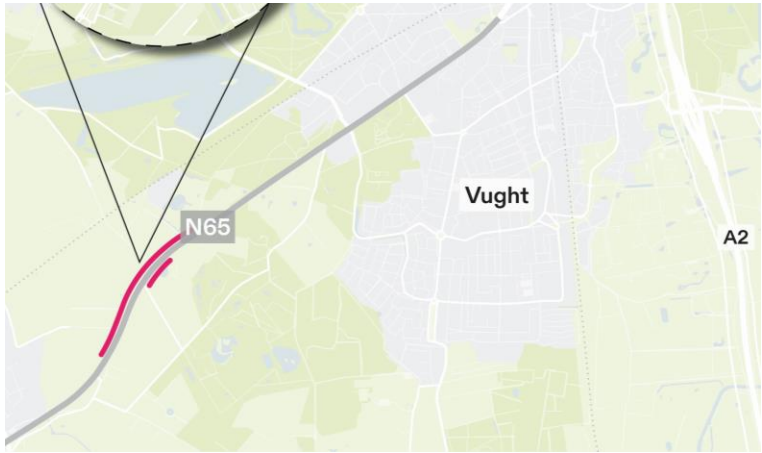
1. Aanleg parallelwegenstructuur en afsluiten aansluitingen [bubeko]

- Particuliere inritten en kleinere gemeentelijke wegen sluiten niet meer rechtstreeks aan op de N65, maar op een parallelweg die langs de N65 loopt. Op de grotere kruisingen kan het verkeer van de parallelweg de N65 op/af rijden of oversteken. Zie rode lijnen in afbeelding waar de parallelwegen komen (o.b.v. VKA+).

- **Verkeersveiligheid: +**
  - Er rijden minder auto's rechtstreeks de N65 op, oversteken kan ook niet meer op die plekken, dat levert een veiligere situatie op. Daarnaast rijden landbouwvoertuigen langer op de parallelweg voordat zij op de N65 komen. Aandachtspunt is dan wel de combinatie van tussen auto's, landbouwvoertuigen en fietsers.
- **Gezondheid: +/-**
  - De gezondheid verandert hierdoor niet.
- **Kosten: € 7.320.000,- (€€€€)**

- Natuur: De impact is afhankelijk van het ontwerp. Er komt juist een klein beetje ruimte voor nieuw groen omdat er een aantal stukjes asfalt weg gaan. Op alle stukken bij elkaar waar de parallelweg komt moeten er ongeveer 100 bomen gekapt worden. Die worden wel gecompenseerd (nieuwe aanplant).
- Barrièrewerking: Sommige weggebruikers moeten een heel klein stukje omreizen om op het gewenste punt over te steken. Daarmee neemt de bereikbaarheid en oversteekbaarheid iets af.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - o.b.v. QuickScan zal de stikstofuitstoot in realisatie- en exploitatiefase beperkt zijn, nader onderzoek aanbevolen. Tevens geen acute problemen met bestemmingsplan en grondposities verwacht, echter nader onderzoek op basis van verdere uitwerking maatregel aanbevolen.



Bron ondergrond: QGIS

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

2. Aanleg parallelwegenstructuur en afsluiten aansluitingen [bibeko Vught en Helvoirt]

- Particuliere inritten en kleinere gemeentelijke wegen sluiten niet meer rechtstreeks aan op de N65, maar op een parallelweg die langs de N65 loopt. Op de grotere kruisingen kan het verkeer van de parallelweg de N65 op/af rijden of oversteken. Zie rode lijnen in afbeelding waar de parallelwegen komen (o.b.v. VKA+).

- **Verkeersveiligheid: +**
  - Er rijden minder auto's rechtstreeks de N65 op, oversteken kan ook niet meer op die plekken, dat levert een veiligere situatie op. Daarnaast rijden landbouwvoertuigen langer op de parallelweg voordat zij op de N65 komen. Aandachtspunt is dan wel de combinatie van tussen auto's, landbouwvoertuigen en fietsers.
- **Gezondheid: +/-**
  - De gezondheid verandert hierdoor niet.
- **Kosten: € 3.480.000,- (€€€€)**

- Natuur: De impact is afhankelijk van het ontwerp. Er komt juist een klein beetje ruimte voor nieuw groen omdat er een aantal stukjes asfalt weg gaan. Op alle stukken bij elkaar waar de parallelweg komt moeten er ongeveer 100 bomen gekapt worden. Die worden wel gecompenseerd (nieuwe aanplant).
- Barrièrewerking: Sommige weggebruikers moeten een heel klein stukje omreizen om op het gewenste punt over te steken. Daarmee neemt de bereikbaarheid en oversteekbaarheid iets af.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - o.b.v. QuickScan zal de stikstofuitstoot in realisatie- en exploitatiefase beperkt zijn, nader onderzoek aanbevolen. Tevens geen acute problemen met bestemmingsplan en grondposities verwacht, echter nader onderzoek op basis van verdere uitwerking maatregel aanbevolen.

Bron ondergrond: QGIS

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

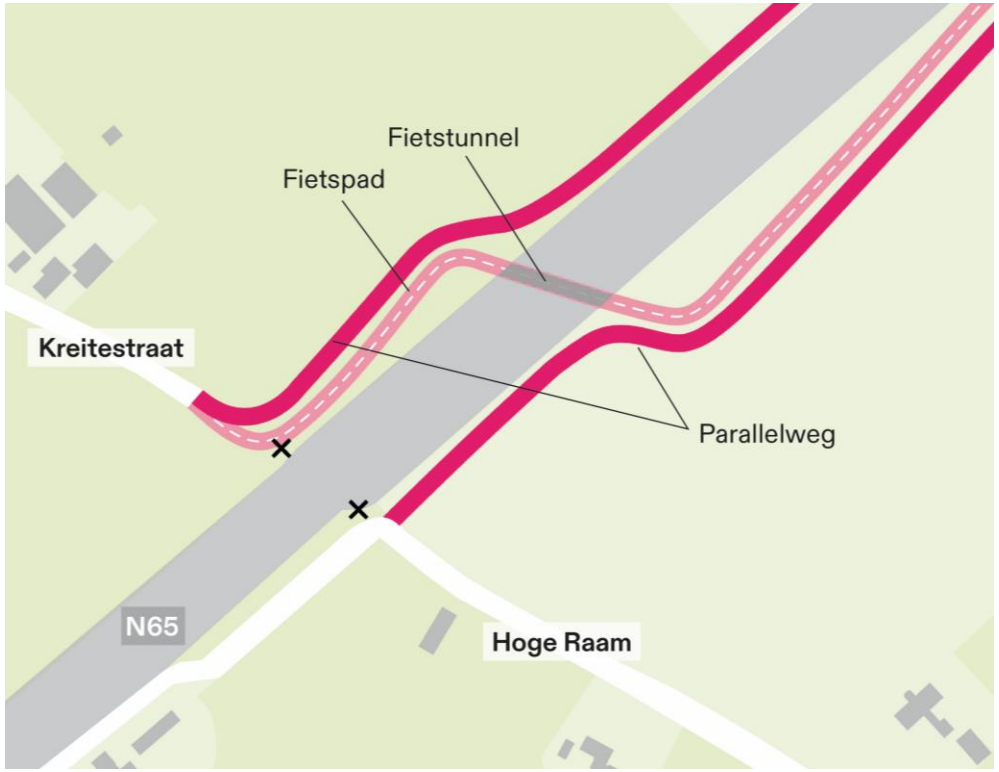
3. Aanleg knip Kreitestraat in combinatie met fietstunnel en parallelweg

- Aan de noordzijde van de kruising Kreitestraat/N65/Hoge Raam, sluit de Kreitestraat niet meer rechtstreeks aan op de N65 maar op een nieuwe parallelweg die weer aansluit op de N65 t.h.v. Schilderstraatje. Fietsers en voetgangers kunnen nog wel de N65 passeren door middel van een tunnel. Aan de zuidzijde van de kruising sluit Hoge Raam aan op een fietsstraat.

- **Verkeersveiligheid: ++**
  - Het wordt voor alle verkeersdeelnemers veiliger. Voor autoverkeer wordt het veiliger omdat er één rechtstreekse aansluiting op de N65 minder is. Voor voetgangers en fietsers wordt het significant veiliger omdat zij via een tunnel de N65 kunnen passeren. Daarnaast is er op het stuk van de N65 waarlangs de parallelweg loopt minder landbouwverkeer.
- **Gezondheid: +/-**
  - Neutraal.
- **Kosten: € 5.849.000,- (€€€€)**

- Natuur: Waar de parallelweg komt zijn er enkele bomen die weg moeten.
- Barrièrewerking: De N65 wordt voor fietsers en voetgangers beter en veiliger over te steken. (Landbouw)voertuigen moeten mogelijk omrijden.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - o.b.v. QuickScan zal de stikstofuitstoot in realisatie- en exploitatiefase beperkt zijn, nader onderzoek aanbevolen. Maatregel komt – afhankelijk van definitieve ontwerp – mogelijk gedeeltelijk op particuliere grond te liggen, waarvoor in de volgende fase aanvullend onderzoek gedaan dient te worden.
  - Dit is de enige maatregel met een fietstunnel die niet verwijderd hoeft te worden voor het VKA+



Bron ondergrond: QGIS

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

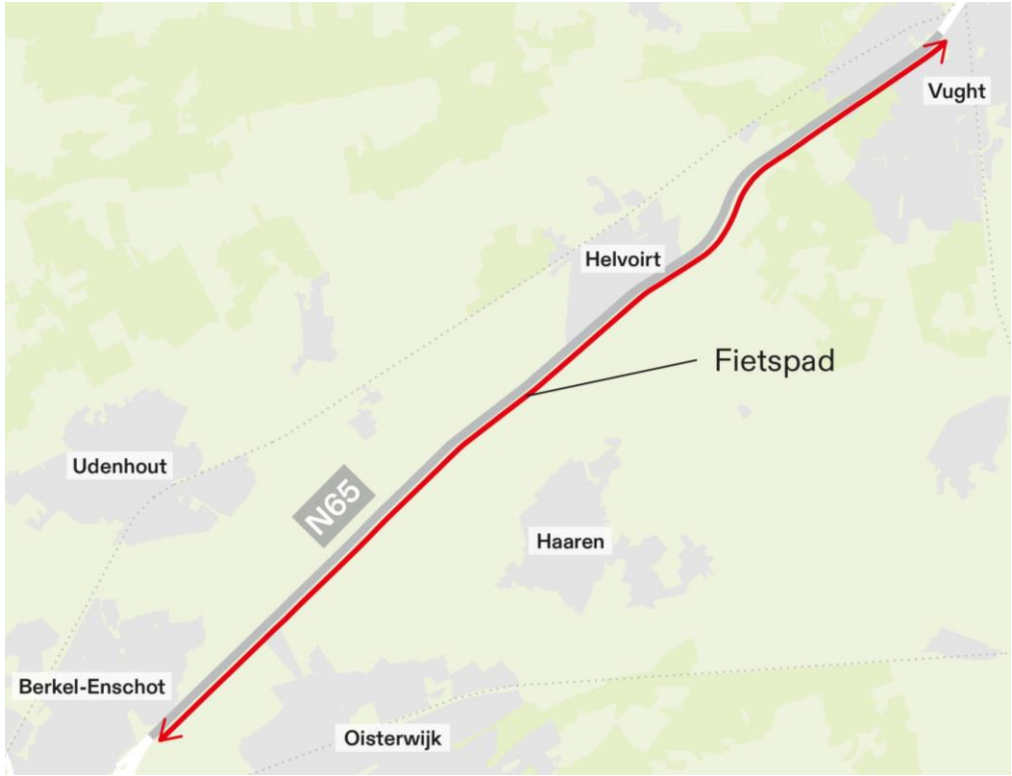
4. Verbeteren fietspaden en routes

- Langs de gehele N65 tussen Berkel-Enschot en Vught wordt aan de zuidzijde het fietspad verbeterd. Het wordt breder gemaakt en in twee richtingen toegankelijk. Het missende stuk fietspad tussen de Gestelstraat en de Antwerpsebaan, parallel aan de N65, wordt ook aangelegd. Aan de noordzijde blijft het fietspad behouden. Als er gekozen wordt voor parallelwegen (zie losse maatregel), dan worden delen van het fietspad aan de noordzijde uitgevoerd als fietsstraat.

- **Verkeersveiligheid: ++**
  - Voor fietsers wordt het veiliger, aangezien aan de zuidzijde in twee richtingen gefietst mag worden in plaats van aan één zijde. Dat scheelt onnodig oversteken.
- **Gezondheid: +**
  - De aantrekkelijkheid van fietsen neemt toe. Daardoor zullen sommige automobilisten de auto laten staan voor korte afstanden. Daardoor is er minder geluidsoverlast en minder uitstoot.
- **Kosten: € 19.286.000,- (€€€€€)**

- Natuur: Er ligt grotendeels al een fietspad en wordt alleen verbreed. Er hoeven geen bomen gekapt te worden, want er is maatwerk mogelijk met een fietspad.
- Barrièrewerking: Fietsers krijgen snellere een makkelijkere routes langs de N65. Het aantal punten waar zij over kunnen steken blijft hetzelfde. Fietsers die vanaf de noordzijde van de N65 een stuk langs de N65 willen fietsen in de richting van Vught, moeten in de huidige situatie eerst oversteken om aan de zuidzijde van de N65 over het fietspad te fietsen. Dat hoeft nu op deze locatie niet meer, dus is er geen barrière meer van de N65 voor deze fietsers.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Nader onderzoek naar stikstofuitstoot in realisatiefase geadviseerd.



Bron ondergrond: QGIS

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

5. Bermbeveiliging (“vangrails”)

- Overal langs de N65 wordt bermbeveiliging aangelegd waar dat nodig is (nader onderzoek nodig om exacte locaties te bepalen). Hiermee worden bomen en andere objecten die te dicht op de weg staan afgeschermd. Op een aantal plekken komt er een vangrails in de bocht bij fietsersoversteekplekken. Op de kruising van de J.F. Kennedylaan en de N65 staat al zo’n vangrail, zie foto. Dit komt ook op bij de fietsersoversteken op de Groenewouddreef (Loetje), Torenstraat/Molenstraat en Koolhofweg/Monseigneur Zwijsenstraat. Bij het plaatsen van vangrails worden zoveel mogelijk bomen gespaard. De vangrail kan met hout worden afgewerkt, om deze een meer natuurlijke uitstraling te geven.

- **Verkeersveiligheid: ++**
  - Neemt toe voor automobilisten op de weg, omdat zij niet meer het risico lopen tegen een boom aan te rijden (wat veel gevaarlijker is dan tegen een vangrail rijden). Voor fietsers op het fietspad wordt het ook veiliger, omdat als een auto van de weg raakt, de fietsers niet geraakt kunnen worden.
- **Gezondheid: +/-**
  - Geen effect op gezondheid.
- **Kosten: € 15.909.000,- (€€€€€)** o.b.v. 25.110m geleiderail

- Natuur: Als bomen te dicht op de weg staan zodat er geen vangrails meer past tussen de weg en de boom, dan moet die boom gekapt worden. Op hoeveel plekken dit het geval is, is nu nog niet duidelijk. De gekapte bomen worden gecompenseerd met nieuwe bomen.
- Barrièrewerking: Het aantal plekken waar men legaal kan oversteken blijft hetzelfde.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Geen.

Bron: Google Maps (streetview)

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

6. Geluidsschermen

- De overheid is verplicht de geluidsoverlast van de N65 te verminderen. Een van de mogelijkheden is het plaatsen van geluidsschermen. De geluidsschermen komen op plekken waar huizen dicht op de weg staan, zie kaartje. De geluidschermen worden 2 meter hoog. Hiervoor dient de lokale politiek van Vught de maximale hoogte van 1,50 meter los te laten. Geluidsschermen kunnen niet lager dan 2 meter omdat ze dan niet voldoende effect hebben en niet meetellen als oplossing voor de verplichting van de overheid om geluidsoverlast aan te pakken. De geluidsschermen worden zodanig geplaatst dat het verkeer goed zicht blijft houden op het andere verkeer. Kansen: toepassen fijnstof absorberende bekleding, bijvoorbeeld een speciaal beton of speciale planten.

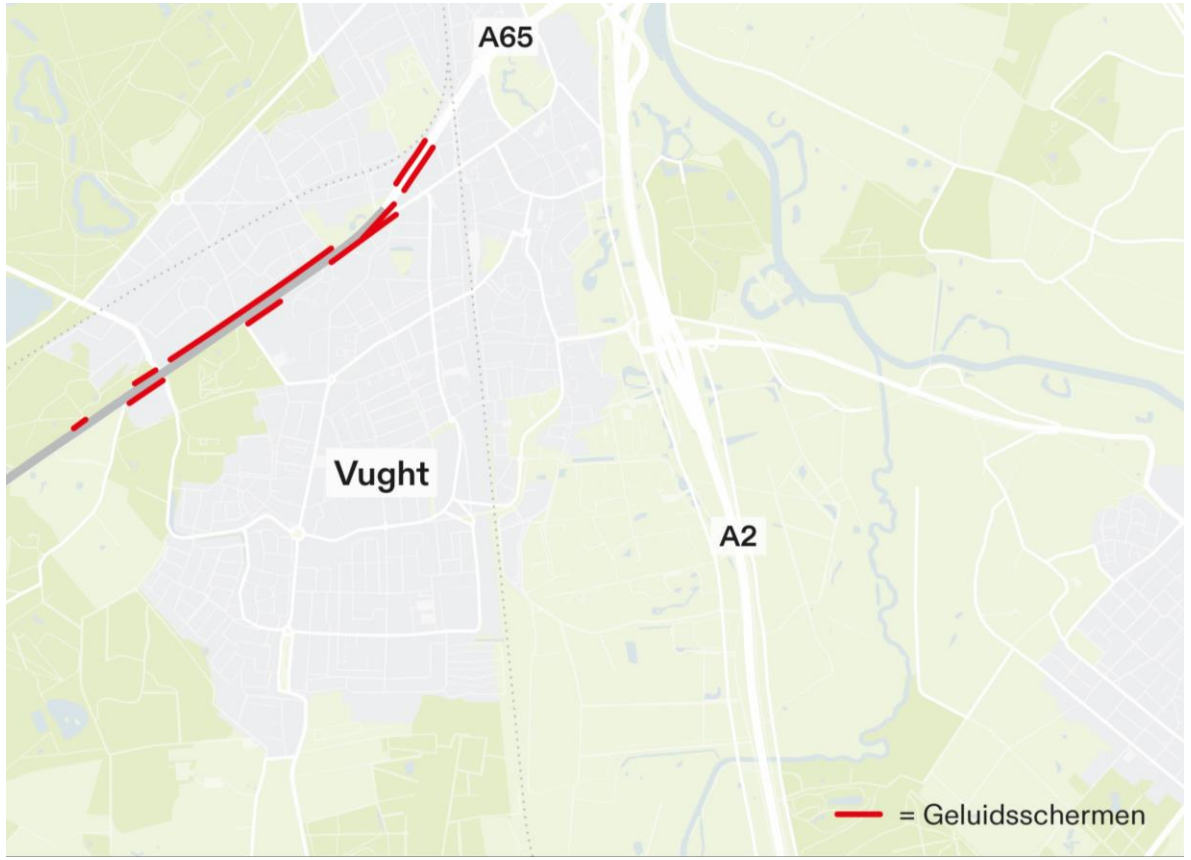
- **Verkeersveiligheid: +/-**
  - Geen impact.
- **Gezondheid: ++**
  - Scheelt veel in geluidsoverlast.
- **Kosten:** € 3.307.000 (deel Vught) + € 2.530.000 (deel Helvoirt) = **€ 5.837.000,- (€€€€)** o.b.v. 6300m^2

- Natuur: Er kan allerlei begroeiing op komen en daarmee kansen voor planten en insecten.
- Barrièrewerking: Geluidschermen versterken de visuele barrière van de N65. Het aantal plekken waar verkeer kan oversteken blijft hetzelfde, dus mensen zijn niet langer onderweg.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Geen.

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

6. Geluidsschermen



Bron ondergrond: QGIS

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

7. Maximumsnelheid 50 km/h N65 binnen bebouwde kom Vught

- Waar de N65 door Vught loopt, wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 50 km/h. Daarbuiten blijft de maximale snelheid 70 - 80 km/h. Het onderzoek van Goudappel (2024) concludeert dat er met 50 km/h een minder goede “groene golf” te ontwerpen is dan bij 70 km/h. Het verkeer op de afslaande richtingen, zijrichtingen en langzaamverkeer kan mogelijk vaker niet binnen één groenfase doorrijden, en kunnen wachtrijen ook langer worden. Zonder groene golf (ongeacht 50 of 70 km/h) worden de wachtrijen en -tijden op de kruisingen langer, waar het verkeer bij een groene golf door zou kunnen rijden. In dat geval kunnen alle fiets- en voetgangers wel in één keer de N65 oversteken. Door een snelheidsverlaging naar 50 km/h (met groene golf) kan de doorstroming van de N65 slechter worden en het oversteken van de weg moeilijker. Hierdoor kan er meer sluipverkeer door Vught komen.
- **Verkeersveiligheid: +/-**
    - BIj mogelijke aanrijdingen zijn schade en letsel minder ernstig bij een lagere snelheid. Echter, omdat er een beperkte groene golf mogelijk is neemt de (ervaren) veiligheid af omdat voetgangers en fietsers niet meer in één keer de weg kunnen oversteken en in de middenberm moeten wachten. Zonder groene golf kan de kans op een kop-staart botsing toenemen. Als mensen lang moeten wachten bestaat de kans dat men vaker door rood gaat rijden. De voordelen van een lagere snelheid worden dus teniet gedaan door de nieuwe problemen.
- **Gezondheid: +/-**
    - Met een lagere snelheid is de uitstoot en de geluidsoverlast lager. Echter, als er veel opstoppingen zijn op de kruisingen, moeten de auto’s op de N65 vaker optrekken en remmen. Dat levert weer meer geluidsoverlast en uitstoot. Daarmee heffen de voor- en nadelen elkaar grofweg op en is het effect op gezondheid neutraal.
- **Kosten: € 543.000,- (€€)**

Bron ondergrond: QGIS

- Natuur: Er hoeven geen bomen gekapt te worden.
- Barrièrewerking: Het duurt langer om de N65 over te steken, omdat iedereen langer moet wachten bij de verkeerslichten. Ook het doorgaande verkeer moet langer wachten, waardoor de **doorstroming** slechter wordt.

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

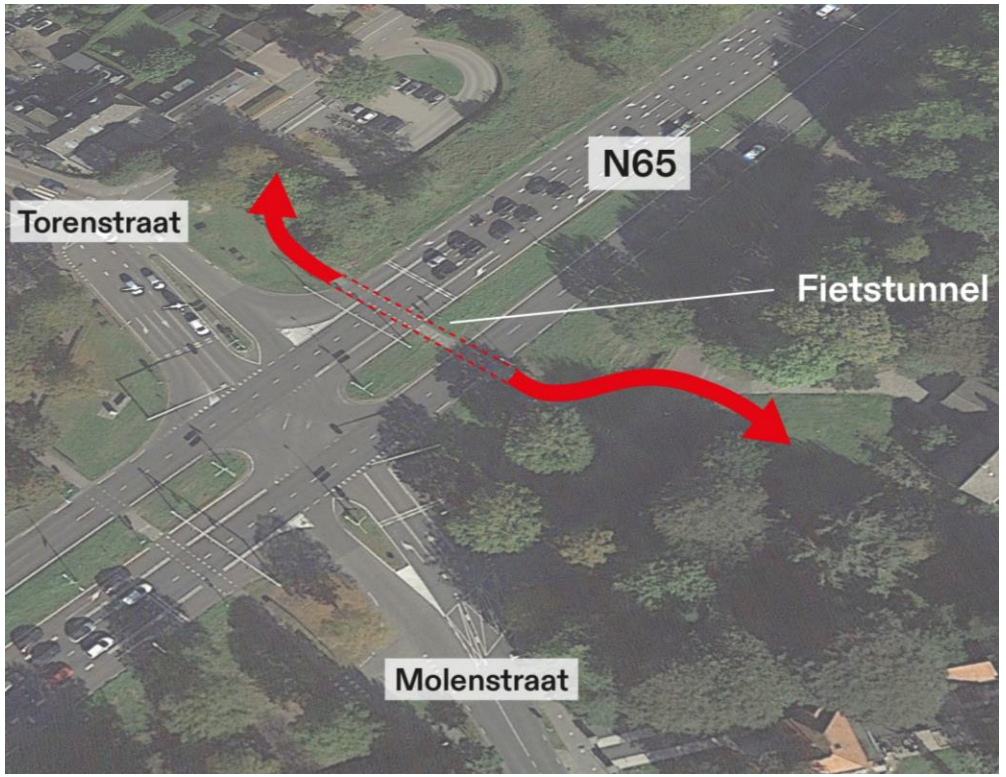
8. Fietstunnel in Helvoirt bij de Torenstraat

- De kruising van de Torenstraat over de N65 naar de Molenstraat wordt voor fietsers en voetgangers een tunnel. Deze fietstunnel moet mogelijk worden verwijderd in de toekomst, als er een andere oplossing komt voor de N65.

- **Verkeersveiligheid: +**
  - Het wordt veiliger voor fietsers en voetgangers. Doordat fietsers en voetgangers niet meer via de verkeerslichten hoeven over te steken, is er meer tijd voor auto's. Daardoor worden de wachttijden- en rijen voor auto's korter. En is er minder kans op kop-staart botsingen.
- **Gezondheid: +**
  - Minder overstekende voetgangers en fietsers, dus daarom minder "rood" voor auto's. Die hoeven minder vaak te remmen en op te trekken waardoor er minder geluidsoverlast is en minder uitstoot. Daarnaast wordt fietsen aantrekkelijker, dus mogelijk dat een aantal mensen voor een korte afstand de auto inruilen voor de fiets.
- **Kosten: € 3.883.000,- (€€€€)**

- Natuur: Afhankelijk van het ontwerp moeten er enkele bomen gekapt worden.
- Barrièrewerking: Voor fietsers en voetgangers wordt het significant veiliger, makkelijker en sneller om de N65 over te steken.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Indien het VKA+ gerealiseerd wordt in de toekomst, moet deze fietstunnel mogelijk verwijderd worden.



Bron ondergrond: Google Earth

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

8. Fietstunnel in Helvoirt bij de Torenstraat

Bron ondergrond: QGIS

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

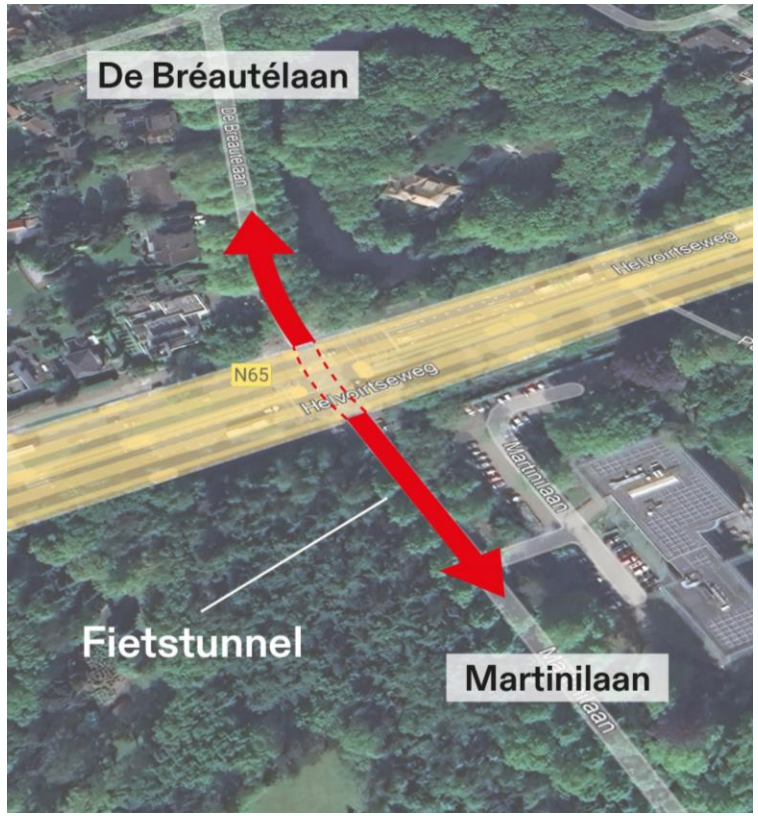
9. Fietstunnel in Vught op de kruising met De Bréautélaan-Martinilaan

- Op de kruising van De Bréautélaan en de Martinilaan met de N65 komt een fietstunnel. Hierdoor kunnen fietsers én voetgangers de N65 onderlangs kruisen. Deze fietstunnel moet mogelijk worden verwijderd in de toekomst, als er een andere oplossing komt voor de N65.

- **Verkeersveiligheid: +**
  - Het wordt veiliger voor fietsers en voetgangers. Doordat fietsers en voetgangers niet meer via de verkeerslichten hoeven over te steken, is er meer tijd voor auto's. Daardoor worden de wachttijden- en rijen voor auto's korter. En is er minder kans op kop-staart botsingen.
- **Gezondheid: +**
  - Minder overstekende voetgangers en fietsers, dus daarom minder "rood" voor auto's. Die hoeven minder vaak te remmen en op te trekken waardoor er minder geluidsoverlast is en minder uitstoot. Daarnaast wordt fietsen aantrekkelijker, dus mogelijk dat een aantal mensen voor een korte afstand de auto inruilen voor de fiets.
- **Kosten: € 3.883.000,- (€€€€)**

- Natuur: Afhankelijk van het ontwerp moeten er enkele bomen gekapt worden.
- Barrièrewerking: Voor fietsers en voetgangers wordt het significant veiliger, makkelijker en sneller om de N65 over te steken.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Indien het VKA+ gerealiseerd wordt in de toekomst, moet deze fietstunnel mogelijk verwijderd worden.
  - Afhankelijk van de exacte locatie van de potentiële fietstunnel, liggen de hellingbanen op grond met bestemming "groen", "wonen", of "maatschappelijk". Mogelijk moet deze bestemming gewijzigd worden in "verkeer".
  - Afhankelijk van de exacte locatie van de potentiële fietstunnel, liggen de tunnel en bijbehorende hellingbanen op grond van de Gemeente Vught en/of particulieren, en/of Taleninstituut Regina Coeli B.V. (Kadaster, april 2019)



Bron ondergrond: Google Earth

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

10. Verkeerslicht bij de Groenewouddreef en Kruishoeveweg (thv Loetje)

- De aansluitingen van de Groenewouddreef (restaurant Loetje) enerzijds en de Kruishoeveweg anderzijds gaan samen gebruik maken van één kruising met verkeerslichten. Daarvoor wordt een heel klein stukje parallelweg aangelegd om in het midden van de twee kruisingen een nieuwe oversteek te maken. Zie kaartje. Hiermee worden gevaarlijke situaties door overstekend verkeer voorkomen. De beste locatie waar de kruising komt moet nog worden bepaald.

- **Verkeersveiligheid: ++**
  - Het wordt voor iedereen veiliger om over te steken of om de N65 op of af te rijden. Landbouwverkeer en vrachtwagens kunnen nu veiliger de N65 op én afrijden.
- **Gezondheid: -**
  - Als het doorgaande verkeer op de N65 rood krijgt, moeten de auto's remmen en daarna weer optrekken. Dat levert uitstoot en geluidsoverlast, maar er staan weinig woningen rondom deze kruising.
- **Kosten: € 243.000,- (€€)** *realisatie VRI excl. eventuele korte stukken parallelweg*

- Natuur: Er hoeven geen bomen gekapt te worden.
- Barrièrewerking: Het wordt voor alle weggebruikers makkelijker om de N65 over te steken, omdat zij nu niet meer hoeven te wachten totdat er 'even geen auto's meer aan komen'. Doorgaand verkeer zal iets vaker moeten stoppen als er verkeer van een zijrichting de N65 op wil, wat de **doorstroming** iets verslechtert. Hoe vaak en hoe lang het doorgaande verkeer moet wachten kan naar wens afgesteld worden in de verkeerslichten.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Nader onderzoek naar stikstofuitstoot in exploitatiefase geadviseerd.

Bron ondergrond: QGIS

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

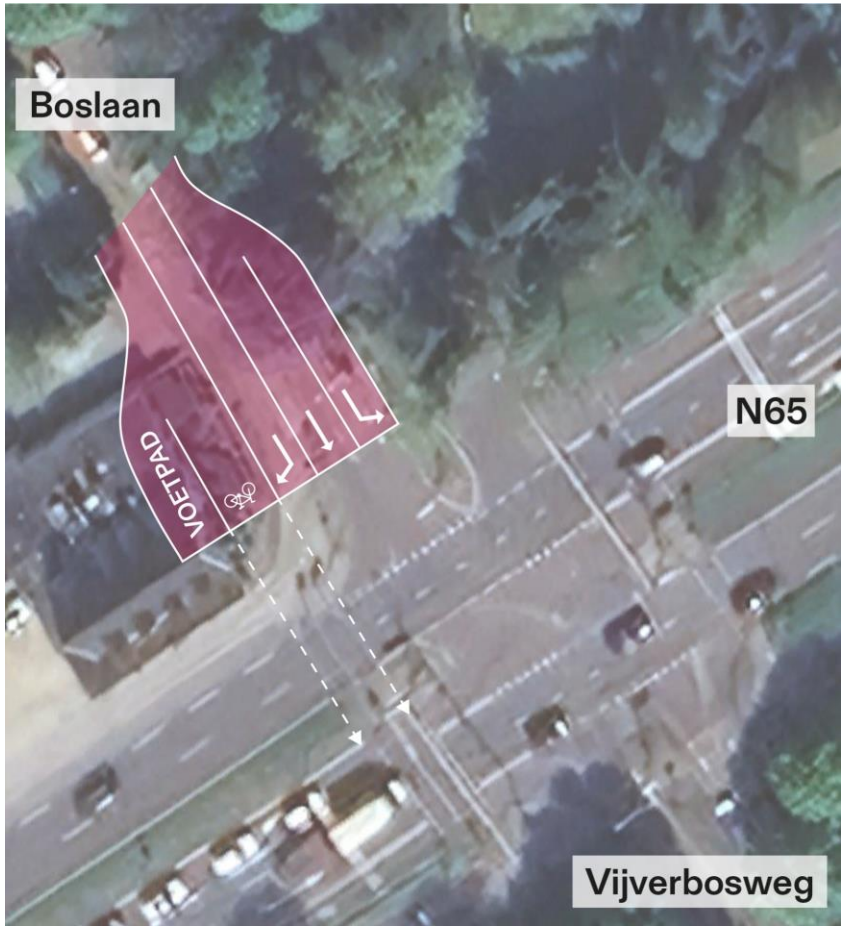
11. Herinrichting kruising Boslaan-Vijverbosweg

- Deze kruising krijgt meer ruimte. Op de Boslaan komt er per richting een eigen wachtstrook (linksaf, rechtdoor en rechtsaf). Fietsers krijgen een vrij liggend fietspad. Door deze maatregel is er meer wachtruimte, maar wordt het kruispunt ook beter omdat elke richting een eigen verkeerslicht en wachtrij krijgt. Daardoor kan de wachttijd iets korter worden, wat de doorstroming een beetje helpt. Om de benodigde ruimte te verkrijgen wordt het voormalige restaurant De 4 kolommen gesloopt, wat al de planning is.

- **Verkeersveiligheid: +**
  - De verkeerssituatie wordt iets veiliger en prettiger, voornamelijk voor gemotoriseerd verkeer.
- **Gezondheid: +/-**
  - Er is geen effect op geluid of uitstoot.
- **Kosten: € 550.000,- (€€)**

- Natuur: Er hoeven geen bomen gekapt te worden.
- Barrièrewerking: De barrièrewerking van de N65 wordt iets verminderd, omdat de wachttijden verkort kunnen worden.

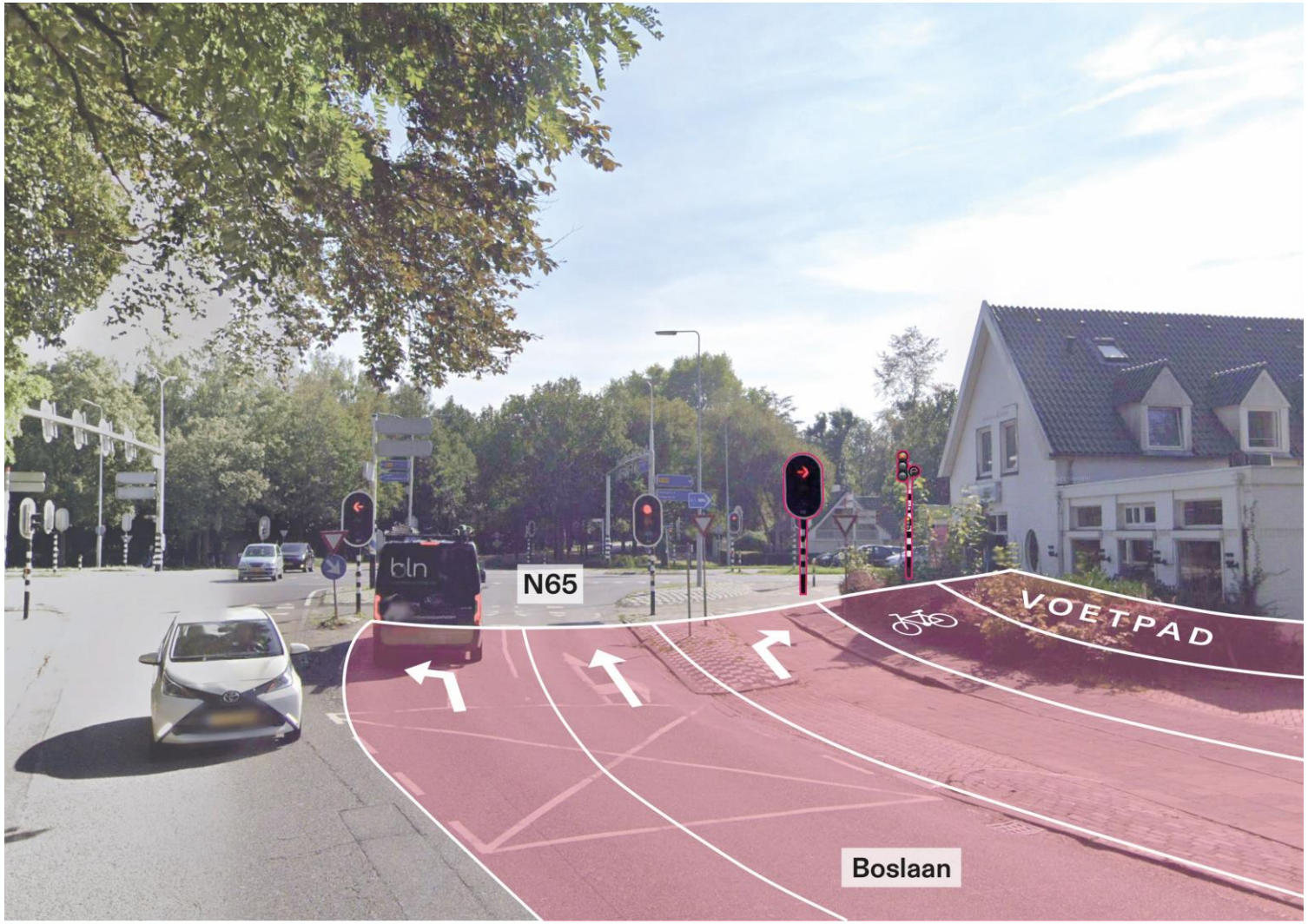
- Aandachtspunten uit TOM:
  - Nader onderzoek naar stikstofuitstoot in realisatiefase, onder andere vanwege de sloop van voormalig restaurant "De 4 kolommen".
  - Nader onderzoek naar stikstofuitstoot in de exploitatiefase geadviseerd, vanwege efficiëntere kruising en daarmee mogelijk (een beperkte) verkeer aanzuigende werking.



Bron ondergrond: Google Earth

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

11. Herinrichting kruising Boslaan-Vijverbosweg



Bron ondergrond: Google Earth

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

12. Verplichte rijrichting voor voertuigen langer dan 5m op vijf aansluitingen van kleine wegen op N65

- Voertuigen die langer zijn dan 5m en vanaf een zijweg linksaf de N65 op willen draaien, steken een stuk uit vanaf de middenberm. Daarmee blokkeren zij de weg en dat zorgt voor gevaarlijke situaties. Door alleen rechtsaf te mogen wordt dit voorkomen. Om te voorkomen dat ook rechtsaf gevaarlijke situaties oplevert door het langzaam optrekken van grote zware voertuigen, wordt er een invoegstrook aangelegd (indien mogelijk). Ook wordt er als het past een uitvoegstrook aangelegd, zodat het zware verkeer rustig kan afremmen en de ruimte heeft om af te slaan. Deze maatregel geldt voor de volgende kruisingen: Kruishoeveweg, Sparrendaalseweg (beide inritten), Rijksweg bij Helvoirt en de Kreitestraat / Hoge Raam.

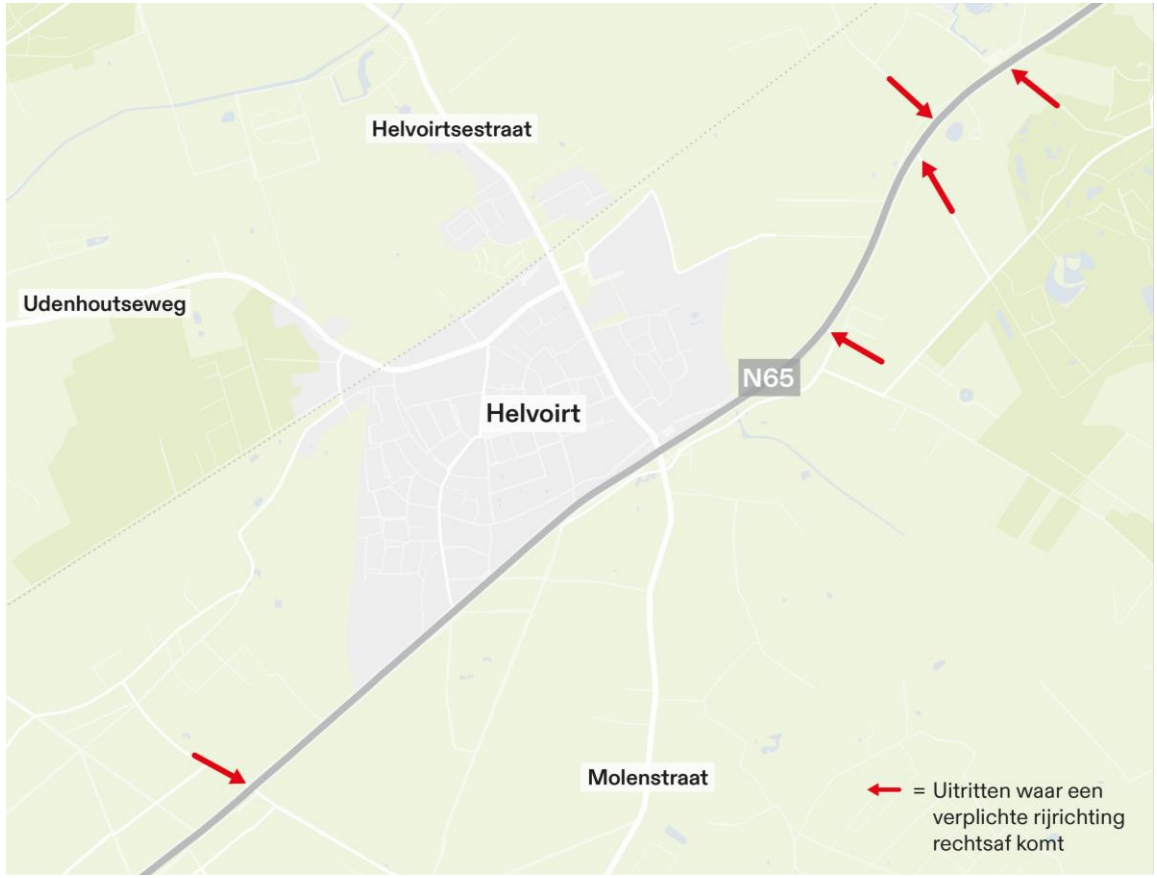
- **Verkeersveiligheid: +**
  - Het wordt op de N65 veiliger, omdat zware grote voertuigen niet langzaam afremmen en optrekken op de doorgaande weg. Daarnaast hebben zij de tijd om rustig de bocht te nemen en hoeven niet illegaal door de berm en over het fietspad. De N65 wordt voor alle weggebruikers veiliger. Echter, sommige zware grote voertuigen zullen omrijden via de kleine weggetjes, waardoor zij langer op deze wegen rijden. Daar fietsen ook mensen, waaronder scholieren. Het is nog niet duidelijk welke grote zware voertuigen via de kleine weggetjes gaan omrijden.
- **Gezondheid: -**
  - Sommige grote zware voertuigen moeten mogelijk omrijden omdat. Dit genereert extra uitstoot.
- **Kosten: circa € 900,- (€)**
  - Kosten voor één aansluiting, voor het plaatsen van een verkeersbord, excl. infrastructurele aanpassingen zoals invoeg-/uitvoegstrook

- Natuur: Er hoeven geen, of heel weinig, bomen gekapt te worden.
- Barrièrewerking: De oversteekbaarheid van de N65 wordt slechter voor grote zware voertuigen. Voor auto's, fietsers en voetgangers verandert er niks.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Nader onderzoek naar stikstofuitstoot in exploitatiefase geadviseerd, vanwege mogelijke omrijbewegingen van zwaar verkeer;
  - Nader onderzoek naar draagvlak bestemmingsverkeer, dat mogelijk moet gaan omrijden;
  - Nader onderzoek naar mogelijke overlast op onderliggend wegennet door alternatieve routes voor zwaar verkeer.

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

12. Verplichte rijrichting voor voertuigen langer dan 5m op vijf aansluitingen van kleine wegen op N65



Bron ondergrond: QGIS

Bron ondergrond: Google Earth

Bijlage A: Factsheets kortetermijnmaatregelen

13. Bewustzijnsmaatregelen (snelheidsmeter)

- De politie handhaaft op de gereden snelheid. Meer controles is niet haalbaar. Een aanvulling op de handhaving is het nemen van bewustzijnsmaatregelen. Daarmee worden de weggebruikers geattendeerd op hun snelheid en bewust gemaakt van de gevaren. Een invulling hiervan is het plaatsen van snelheidsmeters. Dit bord geeft aan wat de gereden snelheid is en of het te hard is of niet. De gemeente wil kijken of zo'n snelheidsmeter een goed effect heeft op de gereden snelheid en het rijgedrag van het verkeer op de N65.

- **Verkeersveiligheid: +**
  - De verwachting is dat het verkeer minder vaak te hard rijdt. Echter, in de huidige situatie staan er al flitspalen, dus er wordt niet heel vaak te hard gereden. De te behalen veiligheidswinst is daarmee beperkt.
- **Gezondheid: +/-**
  - Er is geen impact op gezondheid. Het minimale verschil in snelheid maakt geen significant verschil in uitstoot en geluid.
- **Kosten: € 1.500,- (€)**

- Natuur: Er hoeven geen bomen gekapt te worden.
- Barrièrewerking: Er is geen impact op de oversteekbaarheid.

- Aandachtspunten uit TOM:
  - Geen.

Bron: trafficspeedmeasurement.com

Bijlage B. Onderzoeksrapport

Opbouw van het onderzoeksrapport

1. Kwalitatieve analyse: waarom zijn maatregelen wel of niet gekozen?
2. Analyse : welke patronen zien we in de data?
3. Verschillen in socio-demografische gegevens
4. Cijfers over de raadpleging & methodologische verantwoording

Opbouw van het onderzoeksrapport

1. Kwalitatieve analyse: waarom zijn maatregelen wel of niet gekozen?
2. Analyse: welke patronen zien we in de data?
3. Verschillen in socio-demografische gegevens
4. Cijfers over de raadpleging & methodologische verantwoording

Kwalitatieve analyse

Analyse van de motivaties van 1.753 respondenten

Toelichting

- **Motivatie**: Deelnemers konden optioneel hun puntenverdeling motiveren. Daarbij noemen zij – in verschillende persoonlijke bewoordingen – vaak vergelijkbare argumenten
- **Codeboek:** We hebben de meest voorkomende argumenten een code gegeven. Het betreft typisch tien tot vijftien argumenten per optie.
- **Analyse**: We hebben uit de 1.753 deelnemers per vraag een willekeurig geselecteerde set aan motivaties uit brief, panel en open raadpleging gecodeerd.
- **Categorisering**: We laten de meest genoemde argumenten zien binnen een maatregel als mensen die wel of niet gekozen hebben.

Percentage gekozen: 57% | Kosten: €€€€

Maatregel: Fietsers steken de N65 bij de Bréautélaan-Martinilaan niet meer over, er komt een fietstunnel

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid (o.a. omdat auto's vaak door rood rijden)	*"Veel veiliger voor iedereen plus betere doorstroom"*	★★★
Deze maatregel verbetert de veiligheid voor fietsers en voetgangers	*"Breautelaan is recentelijk aangepast. het is netjes geworden maar helaas niet veiliger. groot aandachtspunt zijn de fietsers die oversteken bij de N65, vanaf het moment dat ze de Breautelaan in moeten, voegen de fietsers zichzelf samen met de auto's op dezelfde weg. De weg is daar al krap voor 2 auto's laat staan dat daar ook nog ruimte gegeven moet worden voor fietsers. Niet te doen."*	★★
Deze maatregel verbetert de veiligheid voor kinderen en scholieren	*"Omdat hier kinderen over moeten steken om naar school te gaan !"*	★★
Deze maatregel zorgt voor betere doorstroming op de N65	*"Zo kan het verkeer sneller door"*	★★
Deze maatregel is goed voor een grote groep fietsers	*"Dit kruispunt wordt heel veel gebruikt voor fietsers, veel scholieren. Ik woon hier al 35 jaar en in die 35 jaar heb ik het hier al vaak mis zien gaan. "*	★
Een fietsbrug in plaats van een fietstunnel is ook een mogelijkheid	*"Fietstunnel goed voor veiligheid fietsers en voetgangers. Betere doorstroom n65 omdat stoplicht niet op rood hoeft om fietsers door te laten. Is een fietsbrug niet goedkoper?"*	★
Een fietstunnel zorgt voor een snellere oversteek voor fietsers	*"Een fietstunnel is veilig je kan gewoon lekker doorfietsen ipv te wachten."*	★
Bij de John F Kennedylaan moet ook een fietstunnel komen	*"Ik vind het absurd dat de kruising Kennedy laan niet wordt genoemd als plek voor een fietstunnel. Er steken heel veel mensen (scholieren) over"*	★
Houd rekening met de sociale veiligheid in de fietstunnel	*"Veiliger voor de fietsers mits er camera's en veel verlichting in en bij komt"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is (te) duur	*"Dit is duur en zorgt voor veel onderhoud. Een vangrail zou beter zijn."*	★★★
Deze maatregel niet gekozen, maar eigenlijk wel voorstander ervan	*"Ik moest keuzes maken. Dit zou wel een goede optie zijn"*	★★
Het liefst wel deze fietstunnel, maar niet genoeg budget	*"Hele goede ook maar budget was te weinig!"*	★★
Deze maatregel is niet toekomstbestendig	*"Zonde van geld als n65 snelweg wordt en fietstunnel wellicht gesloopt wordt."*	★
Eerst een fietstunnel bij Helvoirt, daar is meer fietsverkeer	*"In Helvoirt zijn veel meer fietsers die oversteken, daar zal het verschil groter zijn met een tunnel"*	★
Een tunnel brengt sociale onveiligheid met zich mee	*"Oversteken met stoplicht prima. Een tunnel is niet veiliger. Ander soort veilgheid ivm overvallen worden. Leren imgaan met verkeer is belangrijk"*	★
Met 50 km per uur is een fietstunnel niet meer nodig	*"Bij 50km niet nodig"*	★
Minder of geen belang bij deze locatie	*"Niet in mijn gebied"*	★
Niet bekend met situatie of locatie	*"Ik ken die weg niet"*	★
Deze maatregel is beter als het een fietsbrug is	*"Ben tegen tunnels! Fietsers kunnen er ook overheen."*	★
Fietsers gaan niet omrijden naar een tunnel	*"Ben bang dat middelbare scholieren niet gaan "omrijden" , maar op een nog onveiligere wijze de N65 gaan oversteken."*	★
Bij de John F Kennedylaan moet ook een fietstunnel komen	*"Dit is een selectieve keuze die dan ook moet gelden bij de andere oversteekpunten. JF Kennedylaan komen zeker zoveel fietsers"*	★
Deze maatregel is beter als de kruising wordt opgeheven	*"Hiermee kan dit hele kruispunt worden opgeheven, scheelt weer een stoplicht en komt de doorstroming ten goede"*	★
Een fietstunnel is onnodig	*"Met de huidige stoplichten is veiligheid voldoende gediend."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 47% | Kosten: €€

Maatregel: Op het kruispunt van de Boslaan met de N65 komt er meer ruimte voor auto's en fietsers

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid op de N65	*"De dagelijkse file voor het kruispunt op de Boslaan levert gevaarlijke situaties op."*	★★★
Deze maatregel zorgt voor betere doorstroming op de N65	*"Het is daar druk lange rijen waarbij het lang duurt voordat het stoplicht op groen gaat."*	★★
Deze maatregel zorgt voor een combinatie van positieve effecten	*"Leefbaarheid en veiligheid rondom de bosland verhogen wat ook betere doorstroming voor doorgaand verkeer geeft."*	★★
Dit is beter voor fietsers	*"Het moet worden aangemoedigd om te fietsen. Buiten dat het gevaarlijke punten zijn om als fietser te moeten wachten bij een rood stoplicht om de n65 over te steken, duren de stoplichten ook veel te lang (staan veel te lang op rood). Dit ontmoedigd en maakt het daar lang staan onnodig lang gevaarlijk"*	★★
Dit kruispunt is te krap, deze maatregel lost dat op	*"Dat geeft wat meer lucht en ruimte om het kruispunt over te steken of de N65 op te gaan."*	★★
Naast deze maatregel kunnen er ook andere maatregelen genomen worden om het hier te verbeteren	*"Ook flitsers plaatsen bij de verkeerslichten omdat er dagelijks (vracht)auto's door rood rijden met hoge snelheid!"*	★
Deze maatregel is een verbetering van de situatie	*"Vooral voor de auto's die uit richting Cromvoirt komen een grote verbetering"*	★
Deze maatregel zorgt voor een fijnere situatie in de omliggende dorpen	*"Drukke oversteek/toerit waardoor sluipverkeer op andere wegen afneemt."*	★
Deze maatregel maakt het beter leefbaar voor omwonenden	*"Omwonenden worden ontlast"*	★
De 4 Kolommen wordt toch al gesloopt dus dan is dit een goede oplossing	*"Pand wordt toch al gesloopt. Wachttijd verkort."*	★
Deze maatregel heeft een goede balans tussen kosten en effectiviteit	*"Dit lijkt een oplossing met een goede kosten effectiviteit."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Dit lijkt mij niet nodig / ik zie niet dat er een probleem is	*"Niet nodig ruimte genoeg"*	★★
Het probleem bij dit kruispunt kan ook op een andere manier worden opgelost	*"Het zou meer nut hebben als het stoplicht langer op groen blijft staan opdat er geen lange file op de Boslaan ontstaat. Pure tijdwinst: Voorzie het stoplicht van een stopwatch die aftelt dat het licht over 3 seconden op groen springt, dit voorkomt dat mensen pas reageren op het licht als Die op groen springt"*	★★
Deze maatregel is (te) duur	*"Te duur en te weinig effect"*	★★
Andere maatregelen hebben meer prioriteit	*"Heeft minder voordeel als sommige andere maatregelen"*	★★
Deze maatregel lost het probleem niet op	*"Dit helpt niet. Op de grotere kruispunten gebeuren net zoveel ongelukken"*	★
Dit zorgt voor ongewenste effecten (toename van verkeer, sluipverkeer, minder veilig, slecht voor de natuur)	*"ik denk dat je dan alleen maar voor meer drukte zorgt"*	★
Niet bekend met de situatie of locatie	*"Ik ken de situatie niet"*	★
We moeten meer ruimte maken voor fietsers	*"Meer ruimte voor fietsers lijkt me passender"*	★
Er is niet genoeg ruimte op het kruispunt om dit te doen	*"Er is te weinig ruimte"*	★
We moeten meer ruimte maken voor auto's, niet voor fietsers	*"Meer ruimte voor auto's zou wel een verbetering zijn. Fietsers hebben ruimte genoeg"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 45% | Kosten: €

Maatregel: Snelheidsmeters plaatsen om bestuurders bewust te maken van hun snelheid

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Een lagere snelheid zorgt dat minder mensen te hard rijden en door rood rijden	*"Omdat er veel te hard gereden wordt!"*	★★★
Deze maatregel is effectief omdat het gaat over gedrag/bewustwording	*"Dat gaat een rol spelen in je hoofd als je het telkens ziet."*	★★
Deze maatregel is beter als het flitsers zijn	*"Camera's leveren geld op en kosten niet. snelheidsmeters zonder boetes werken niet voldoende."*	★★
Dit is een goede aanvulling op andere maatregelen	*"En meer flitspalen en snelheid omlaag om vrachtwagens te ontmoedigen "*	★★
Deze maatregel is goed	*"Altijd goed!"*	★★
Een lagere snelheid zorgt voor meer veiligheid in het verkeer	*"Er wordt tussen de flitskasten in altijd te hard gereden, vervolgens op de rem getrapt zodra een flitskast nadert wat gevaarlijke situaties oplevert."*	★
Deze maatregel is beter als het trajectcontrole is	*"Trajectcontrole is wellicht beter"*	★
Deze maatregel is goedkoop	*"Goedkoop en helpt allicht wat"*	★
Deze maatregel zorgt voor andere/een combinatie van positieve effecten	*"Veiligheid en geluid"*	★
Dit zorgt ervoor dat mensen sneller een andere route kiezen	*"Snelheid verlagen ontmoedigt mensen om de n65 te nemen en stimuleert wellicht omrijden via Eindhoven."*	★
Dit zorgt voor betere informatievoorziening over snelheid	*"Omdat het verwarrend kan zijn hoe snel je mag rijden op bepaalde stukken. Vanuit Tilburg naar Den Bosch rijd men eerst 100 >80>70>100. En vanuit Den Bosch richting Tilburg is het eerst 100>70>80>100."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is niet effectief (genoeg)	*"Lijkt me niet effectief."*	★★★
Mensen trekken zich hier niets van aan	*"Dit gaat niet helpen, mensen negeren dit"*	★★★
Deze maatregel is beter als het flitspalen of trajectcontrole is	*"Alleen flitspalen rijdt men langzamer. Of traject controle ."*	★★
Er staan al genoeg snelheidsmeters	*"Zijn al voldoende snelheidsmeters"*	★★
Auto's meten zelf hun snelheid	*"Heeft m.i. weinig toegevoegde waarde. Moderne voertuigen zijn al voorzien waarschuwingssystemen die waarschuwen bij te hoge snelheid"*	★
Andere maatregelen zijn beter	*"Vind ik overbodig ten opzichte van de andere maatregelen die veel indringender zijn."*	★
Dit kan vervangen worden met andere maatregelen	*"Doen flitspalen al"*	★
Deze maatregel is te duur	*"de geldpot is niet oneindig"*	★
Het probleem is de doorstroming, dat lost deze maatregel niet op	*"De weg is zo druk dat je niet hard kunt rijden"*	★
Dit soort maatregelen maakt de weg onveiliger	*"Onzin, leidt alleen maar af"*	★
Het probleem ligt bij zwaar verkeer, dat lost deze maatregel niet op	*"Die staan er al, en het helpt niet echt. Het grote gevaar zit in verschillende snelheden op dezelfde weg, zoals tractoren e.d."*	★
Voor omwonenden van de N65 zijn flitspalen niet fijn	*Wanneer je in de buurt woont en vaak gebruik maakt van de weg is het ook niet leuk dat wanneer je een keer een paar kilometer te hard rijd dat je dan gelijk een prent aan je broek hebt hangen."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 45% | Kosten: €€€€

Maatregel: Fietsers steken de N65 bij de Torenstraat niet meer over, er komt een fietstunnel

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid (algemeen)	*"Fietstunnel is sowieso veiliger. Scheiding van verkeersstromen."*	★★★
Deze maatregel verbetert de veiligheid voor fietsers en voetgangers	*"Fietstunnels zorgen ervoor dat, zelfs als auto's te snel en gevaarlijk rijden, de fietsers hier nooit de dupe van kunnen worden. Het is extra veilig en niet afhankelijk van het volgen van regels"*	★★★
Een fietstunnel zorgt voor een betere doorstroming van verkeer op de N65	*"Korter wachten bij stoplichten; minder optrekken en afremmen. Geen wild overstekende fietsers."*	★★
Een fietstunnel zorgt voor een snellere oversteek voor fietser	*"Een fietstunnel is veilig je kan gewoon lekker doorfietsen ipv te wachten."*	★
Deze maatregel verbetert de veiligheid voor kinderen en scholieren	*"Veilig voor de kinderen , huidige situatie echt bizar onveilig en verouderd."*	★
Auto’s rijden hier vaak door rood licht	*"Erg gevaarlijk kruispunt, auto’s en vrachtwagens rijden vaak door rood."*	★
Een fietstunnel stimuleert om te gaan fietsen	*"Ik denk dat dit een stimulans voor ouders om kinderen met een gerust hart te laten fietsen. In plaats van moeten wegbrengen met de auto. En dit is wellicht een mogelijkheid om het stukje 2 baans fietspad in de bocht Molenstraat / rijksweg te verbeteren."*	★
Fietsers zijn kwetsbaarder dan auto’s	*"Fietsers zijn meest kwetsbare groep en vanuit dorpen wordt veel overgestoken vooral bij Maurick college"*	★
Deze maatregel is goed voor een grote groep/verschillende groepen verkeersdeelnemers	*"Gezien de hoeveelheid fietsers, zowel scholieren, forensen danwel recreanten en de toenemende hoeveelheid automobilisten die door rood rijden, is bescherming van de kwetsbaarste groep essentieel."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is (te) duur	*"Dure optie. Gewoon bij het stoplicht over laten steken. Wat is daar verkeerd aan."*	★★
Een fietstunnel is niet nodig, er staan al stoplichten	*"Naar mijn idee kun je als fietser prima oversteken als je gewoon opvolgt de stoplichten opvolgd."*	★★
Minder of geen belang bij deze locatie	*"Dit is puur eigen belang. Aan een fietstunnel in Vught heb ik meer dan een fietstunnel in Helvoirt. Ik zou hier laten meewegen welke tunnel het meest wordt gebruikt"*	★★
Een tunnel brengt sociale onveiligheid met zich mee	*"Geen pis- en drugsholen erbij"*	★★
Niet bekend met de situatie of locatie	*"Geen inzicht in deze kruising"*	★★
Er zijn andere opties dan een fietstunnel, bijvoorbeeld een fietsbrug	*"Fietstunnel dure oplossing. Eerder een fietsbrug denkbaar"*	★
Deze maatregel is niet toekomstbestendig	*"Opgave stond dat dit een tijdelijke maatregel was, gezien duurzaamheid niet iets bouwen wat later weer wordt gesloopt"*	★
Er wordt relatief minder gebruik gemaakt van deze oversteekplaats (ten opzichte van andere plekken)	*"Fiets- en voetgangerstunnels op drukkere oversteekplaatsen zorgt voor meer veiligheid"*	★
Deze maatregel neemt veel ruimte in	*"bleek te duur. Een fietstunnel is al eens eerder bekeken en afgewezen wegens ruimtegebrek."*	★
Deze maatregel is niet efficiënt (genoeg)	*"Teveel druppel op de gloeiende plaat maatregel. Weinig doeltreffend. Een Secundair belang, vind primaire maatregelen belangen voor de weg belangrijker."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 43% | Kosten: €€

Maatregel: Auto’s mogen maximaal 50 km per uur rijden op de N65 in Vught

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid van de N65	*"zal zeker bijdrage aan de veiligheid van zowel auto's en fietsers"*	★★
Deze maatregel zorgt voor een combinatie van positieve effecten	*"Minder hard rijden. Minder geluidsoverlast en minder uitstoot"*	★★
Deze maatregel zal zorgen voor minder doorgaand verkeer op de N65	*"Door de lagere snelheid zullen automobilisten waarschijnlijk een andere weg kiezen. Met als resultaat minder verkeer"*	★★
Een lagere snelheid zorgt ervoor dat auto’s minder vaak te hard of door rood rijden	*"Mensen rijden toch te hard dus misschien dat ze dan niet harder dan 80 gaan rijden."*	★★
50km per uur wel combineren met handhaving op snelheid en rood licht	*"Met flitspalen handhaven op snelheid en roodlicht"*	★
Een lagere snelheid zorgt voor minder uitstoot	*"Minder uitstoot, minder doorracende auto's over N65"*	★
Een lagere snelheid zorgt voor minder geluidsoverlast	*"De N65 is er smal en druk, vaart mag er wel uit. Scheelt al gelijk in het geluid, dan zijn die geluidsschermen niet nodig."*	★
Deze maatregel zorgt voor minder vrachtverkeer op de N65	*"Verwacht dat vrachtverkeer andere routes gaat kiezen, bijv. A59"*	★
Deze maatregel verhoogt de leefbaarheid op een plek waar veel mensen wonen	*"Dicht bevolkt gebied"*	★
Deze maatregel kan ook 60 km per uur zijn of 50 km per uur tussen bepaalde tijden	*"Dat is voor de erg drukke momenten een extra vangnet voor het beperken van ernstige letsels en ongelukken. Ook hier kan gelden tussen 06:00 uur en 19:00 uur 50 km."*	★
Deze maatregel is beter als het gecombineerd wordt met een groene golf	*"Dit in combi met groene golf. Rustiger geluid, veiliger omdat snelheid minder hoog is."*	★
Een lagere snelheid voor een ‘klein stuk’ zorgt voor niet veel extra reistijd	*"Prima, veilige snelheid. Is maar een kort stuk. Dus OK."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel zorgt voor een slechtere doorstroming/meer file op de N65	*"Nog slechtere doorstroming dan nu al het geval is"*	★★★
70 km per uur is gepast, 50 km per uur is te langzaam	*"Daar is de weg veel te druk voor. Ik ben nu in de spits al 1 uur tot 1,3 uur onderweg van Vught naar begin Ringbaan Oost in Tilburg"*	★★
Deze maatregel lost niks op	*"Slaat nergens op. Voorkomt niks"*	★★
Deze maatregel werkt alleen in combinatie met handhaving	*"Wie gaat dat controleren , je zult er dan traject controle toe moeten passen. Ook nu is het soms een race baan , de locaties van de huidige flitspalen is bekend."*	★
Automobilisten zullen zich niet aan de snelheid houden	*"Geen verbetering. Ze gaan toch harder"*	★
Deze maatregel leidt tot meer frustratie en irritatie in het verkeer	*"Dit zorgt alleen voor bestuurders die gefrustreerd raken van de snelheid en sneller afgeleid zullen zijn"*	★
Deze maatregel zorgt niet voor meer veiligheid	*"Belachelijk, gaat ongelukken opleveren en optrekkend en afremmend verkeer"*	★
Voordelen van deze maatregel zijn (te) minimaal	*"Effect is klein voor veiligheid en gezondheid"*	★
Deze maatregel zorgt ervoor dat er meer sluiraadpleginggen gebruikt zullen worden	*"Schiet niet op dan gaan mensen denk ik andere wegen kiezen en wordt het druk op sluiraadpleginggen"*	★
Deze maatregel zorgt juist voor meer uitlaatgassen en geluid	*"Veel oponthoud en vervuiling door stilstaande auto's"*	★
50 Km per uur voelt te langzaam voor deze weg	*"Voelt veel te langzaam"*	★
Deze maatregel zorgt voor een langere reistijd	*"Dat duurt veel te lang voordat ze Vught uit zijn. Het is doorgaand verkeer."*	★
Verschillende snelheden op de N65 leiden tot verwarring	*"Op dat kleine stukje gaat dat geen verschil maken, zorgt alleen maar voor verwarring"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 37% | Kosten: €

Maatregel: Grote tractors en vrachtwagens moeten verplicht rechtsaf slaan op plekken waar de middenberm te smal is

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid op de N65	*"Soms slaat een vrachtwagen of tractor links af. Vooral als je niet bekend bent op deze weg, kan dit tot zeer gevaarlijke situaties leiden. "*	★★★
Deze maatregel zorgt voor een combinatie van positieve effecten	*"Dit verbetert allereerst de veiligheid, maar ook de doorstroming. Ook maakt het de oversteek voor fietsers een stuk veiliger.“*	★★
Deze maatregel zorgt voor betere doorstroming op de N65	*"De doorloop is dan beter op de weg"*	★★
Los van deze maatregel moet zwaar verkeer niet op de N65 rijden	*"Grote tractors en vrachtwagens horen op de snelweg thuis, de n65 zou enkel een route voor lokaal verkeer moeten zijn."*	★★
Deze maatregel is effectief	*"Dan steken ze niet meer uit"*	★
Deze maatregel zorgt voor andere positieve effecten (meer overzicht, minder geluidsoverlast)	*"In en uitvoegend verkeer en met name bijzondere vervoermiddelen maken de n65 onoverzichtelijk"*	★
Los van deze maatregel moet er een inhaalverbod komen voor zwaar verkeer	*"Sowieso zouden tractors en vrachtwagens rechts moeten rijden en een inhaalverbod krijgen op een weg waar ze sowieso niet harder dan 80 mogen."*	★
Deze maatregel kan ook een deel van de tijd gelden	*"Dit in ieder geval tijdens spitsuren"*	★
Deze oplossing is goedkoop	*"Goedkope maatregelen om het veiliger te maken"*	★
Deze maatregel is goed, maar heeft ook nadelige effecten	*"Wel veiliger maar minder gunstig voor het klimaat."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Te weinig kennis van deze maatregel	*"Hier heb ik te weinig zicht op of het iets zal doen"*	★★
Deze maatregel is te duur	*"Wel goed idee, maar niet alles kan betaald worden blijkbaar."*	★★
Hiermee wordt het probleem verplaatst	*"Meer sluipverkeer door de wijken. Zeer onwenselijk. Die wegen zijn al erg smal."*	★★
Deze maatregel is niet effectief (genoeg)	*"Die zijn er amper zo gaat niks uitmaken"*	★★
Er is nu geen probleem met zwaar verkeer en de middenberm	*"Nu levert dat ook niet direct problemen op"*	★★
Andere maatregelen zijn beter	*"Ik vind de fietsoversteekplaatsen belangrijker om aan te pakken."*	★★
Deze maatregel is overbodig	*"Dat moet toch al?"*	★
Er zijn redenen om deze maatregel wel te kiezen	*"Eigenlijk wel mee eens"*	★
Het is nodig dat zwaar verkeer op die manier via de N65 rijdt	*"Het is maar een kort traject waar uberhaupt tractors mogen rijden, dit is hier nodig voor de aangrenzende percelen en bedrijven"*	★
Deze maatregel is slecht voor het klimaat	*"Extra kilometers voor dit verkeer leidt tot meer verkeer en milieuvervuiling"*	★
Andere maatregelen zorgen dat dit probleem wordt opgelost	*"Volgens mij betreft dit enkel de kruishoeveweg als daar stoplichten komen is dit probleem verholpen."*	★
Zwaar verkeer moet niet op de N65 rijden	*"Vrachtwagens horen niet op de n65. Tractoren zo min mogelijk"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 37% | Kosten: €€€€

Maatregel: Er komt een geluidsscherm van 2 meter hoog waar huizen dicht op de N65 staan

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Een geluidsscherm zorgt voor minder geluidsoverlast	*"Ik denk dat men geen notie heeft van de overlast van het verkeer die aanwonenden dagelijks ervaren."*	★★★
Een geluidsscherm zorgt voor een prettiger leefklimaat voor omwonenden	*"Als belanghebbende is dit een maatregel die direct tot een verbetering van ons leefklimaat zal leiden."*	★★★
Een geluidsscherm verbetert de gezondheid	*"Gezondheid moet ook verbeteren, deze maatregel helpt het meest."*	★★
Het geluidsscherm mag/moet hoger dan 2 meter	*"I.v.m. hoogte vrachtwagens en de huizen te dichtbij de N65, lijkt het ons gewenst om de geluidschermen hoger dan 2 meter te plaatsen. Anders zal de reductie minimaal zijn."*	★
Bekleed het geluidsscherm met groen	*"Betere woonkwaliteit voor bewoners rond N65; daarnaast groene begroeiing van geluidscherm: opname CO2 alsook betere geluidsisolatie en fraai uiterlijk. En geen mogelijkheid tot lelijke graffiti."*	★
Deze maatregel is effectief	*"Simpel en doeltreffend"*	★
De N65 wordt steeds drukker en dus is er steeds meer overlast	*"Wij wonen direct aan de n65 en het wordt steeds drukker, veel vrachtverkeer, er rijden 24 uur per dag autos en daar ondervinden we hinder van"*	★
De zone waar mogelijk een geluidsscherm komt, mag/moet worden uitgebreid	*"Geluidscherm mag van mij ook bij het hele stuk Helvoirt zodat ik minder last heb van verkeersgeluid en de fijnstof wordt beperkt."*	★
Het wekt verbazing dat er nog geen geluidsschermen staan	*"Ik heb nooit begrepen waarom dat er nog altijd niet staat."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Een geluidsscherm is niet esthetisch/lelijk	*"Heel lelijk en lijkt me afschuwelijk om tegen scherm aan te kijken"*	★★★
Deze maatregel is (te) duur	*"Kostbaar"*	★★
Deze maatregel is niet effectief (genoeg)	*"verhoogt de verkeersveiligheid niet"*	★★
Het probleem is niet het geluid maar de hoeveelheid verkeer, dat lost deze maatregel niet op	*"Ik zou zo veel mogelijk inzetten op vermindering van verkeer op de N 65 en vermijden van allerlei extra maatregelen en kosten."*	★
Deze maatregel neemt zicht weg	*"Ik ben geen voorstander van geluidsschermen. Deze nemen ook zicht weg."*	★
Mensen hebben er zelf voor gekozen om naast de N65 te gaan wonen	*"Heel onvriendelijk. Maar mensen hebben er bewust voor gekozen om daar te gaan wonen. "*	★
Het geluidsscherm mag/moet hoger dan 2 meter	*"Geluid keringen moeten hoger zijn dan twee meter. Minimaal drie meter. In 1982 heb ik in geluid keringen onderzoek als civiel uitgevoerd."*	★
Met een snelheid van 50 km per uur is een geluidsscherm niet meer nodig	*"Barrière en door 50 km/h (of 60 k/h) als maximum in te voeren overbodig (en duur)"*	★
Het geluidsscherm moet groen zijn	*"Mits het een groen (begroeid!) scherm is, is dat wellicht wenselijk zijn voor de bewoners."*	★
Deze maatregel zorgt voor een grotere barrière in Vught	*"Nu al is er een scheiding tussen Vught noord en overig Vught. Met geluidsschermen wordt er nog meer onderscheid gemaakt tussen arm en rijk"*	★
In plaats van een geluidsscherm moet de N65 worden verdiept	*"Te duur en slechts voor enkele huizen. Tunnel zou meer effectief zijn. Over de gehele N65: Groene stroken met bomen/Bos voor geluid en opvangen fijnstof bewoners"*	★
Andere maatregelen hebben meer prioriteit	"Ik vind de fietsoversteekplaatsen belangrijker om aan te pakken."	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 30% | Kosten: €€€€

Maatregel: In Vught en Helvoirt rijden auto's vanaf hun oprit niet de N65 op, er komen parallelwegen die uitkomen bij de grote kruisingen

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid van de N65 (algemeen)	*"zodat er minder ongelukken gebeuren"*	★★★
Deze maatregel zorgt voor betere doorstroming op de N65	*"Andere manieren van invoegen geeft meer doorstroming op de hoofdbaan."*	★★
Deze maatregel zorgt voor meer veiligheid voor verkeer dat in- en uitvoegt op de N65	*"Het is gevaarlijk en lastig om de n65 op te rijden zonder stoplichten of iets dergelijks zonder invoegstrook"*	★
Deze maatregel leidt tot een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer	*"De N65 moet gewoon een A-weg worden en voor lokaal verkeer moet een rustigere (fiets)weg komen"*	★
Deze maatregel is goed zolang er gelet wordt op de veiligheid voor fietsers	*"Dat kan, maar dan mag de veiligheid van fietsers, voetgangers en brommers niet in het geding zijn"*	★
Dit voorkomt sluipverkeer over parallelwegen	*"Dit zal ook het sluipverkeer door de Vught en Helvoirt verminderen. In de spits zie je veel automobilisten parallel wegen van de N65 nemen door de woonbuurten met veel te hoge snelheden waar 30km/h is toegestaan. Denk aan A65>Ring west>Postweg>Loonsebaan>Zonnewelaan>Houweling enplantsoen>N65"*	★
Deze maatregel verbetert de leefbaarheid van omwonenden door minder uitstoot	*"minder afremmen en optrekken, daardoor minder CO2 uitstoot"*	★
Deze maatregel is toekomstbestendig	*"Parallelwegen brengen veiligheid en zijn ook in de toekomst nodig bij een tunnel of bak oplossing dus win-win"*	★
Zorg dat verkeer met stoplichten de N65 op kan rijden	*"Bij de grote kruisingen staan stoplichten dus veiliger om deswege op te gaan"*	★
Combineer deze maatregel met andere maatregelen	*"Combineert beter met de geluidswal, verwacht ik"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is (te) duur	*"Als tijdelijke maatregel te duur m.i."*	★★
Deze maatregel is niet efficiënt (genoeg)	*"Forse investering welke ik liever aan fietstunnels besteed. Impact te minimaal vind ik."*	★★
Deze maatregel is onnodig, het probleem is niet groot (genoeg)	*"Lost geen probleem op gezien de beperkte aansluitingen op de N65. Op de aangewezen plaatsen ligt al grotendeels een weg. Weinig verandering."*	★★
Deze maatregel leidt niet tot een verbetering van veiligheid voor fietsers (en voetgangers)	*"Het richt zich voornamelijk op het verbeteren van de verkeersstroom voor auto's, maar niet op de veiligheid van fietsers en voetgangers."*	★
Dit gaat ten koste van ruimte voor groen en fietsers	*"Parallelwegen (waar ook weer onveilige situaties kunnen ontstaan) tov behoud natuur."*	★
Meer wegen leiden tot meer autoverkeer (en dat moet ontmoedigd worden)	*"Dit leidt tot te veel capaciteit op de N65 waardoor de doorstroming verbetert en de weg nog aantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer."*	★
Deze maategel is niet effectief (genoeg)	*"Geen essentiële verbetering. Lapmaatregel. Geld kan beter in het potje voor een geheel tunnel traject wat het oorspronkelijke doel ook was."*	★
Deze maatregel leidt tot negatieve effecten	*"Dat gaat ongetwijfeld problemen geven bij de kruisingen als je het verkeer op de N65 niet langer stil laat staan, met als gevolg meer lawaai en meer uitstoot."*	★
Auto's moeten met een parallelweg omrijden	*"hiervoor zouden auto's moeten omrijden"*	★
Deze maatregel zorgt voor meer sluipverkeer	*"Dan krijg je meer sluipverkeer bv op de Kruishoeveweg, En voor de fietsers wordt het gevaarlijker"*	★
Met een snelheid van 50 km per uur is een parallelweg niet meer nodig	*"Als de N65 een 50km weg wordt is dit niet nodig."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 26% | Kosten: €€€€

Maatregel: Buiten Vught en Helvoirt rijden auto's vanaf hun oprit niet de N65 op, er komen parallelwegen die uitkomen bij de grote kruisingen

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel zorgt voor betere doorstroming op de N65	*"Dit zal de doorstroming stimuleren en minder stilstand teweegbrengen"*	★★★
Deze maatregel verbetert de veiligheid van de N65 (algemeen)	"Lijkt mij veel veiliger."	★★★
Deze maatregel zorgt voor meer veiligheid voor verkeer dat in- en uitvoegt op de N65	*"Op een weg waar je wat sneller mag vind ik het zelf altijd akelig om meteen de weg op te draaien, vooral als het een beetje onoverzichtelijk is."*	★★
Deze maatregel zorgt voor meer veiligheid voor auto- en vrachtverkeer op de N65	*"De vele erfaansluitingen zorgen voor onverwachte remmanoeuvres."*	★★
Hierdoor kan zwaar verkeer van de N65 verdwijnen	*"Hiermee voorkom je mogelijke opstoppingen tevens wordt de mogelijkheid gecreëerd dat langzaam verkeer van de rijksweg verdwijnt."*	★
De maatregel zorgt voor meer veiligheid voor fietsers op de N65	*"Bevordert de veiligheid op plekken waar veel fietsers oversteken"*	★
Dit voorkomt sluipverkeer over de parallelwegen	*"We willen geen sluipverkeer op de Kruishoeveweg. De voorkeur van de meeste bewoners heeft het om de spoorwegovergang te sluiten (dit wil pro rail ook) dan wel alleen bestemmingsverkeer toe te staan."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is (te) duur	*"Te duur"*	★★★
Deze maatregel heeft weinig/geen effect	*"Bijdrage te klein"*	★★
Buiten Vught en Helvoirt is er geen probleem, want hier gaan minder autorijders hun opritten op of af dan binnen Vught en Helvoirt	*"De druk vanaf deze op- en afritten is dusdanig beperkt, dat ik nog nooit een gevaarlijke situatie vanaf deze opritten heb gezien. Bij de opritten binnen Vught en Helvoirt is dit significant anders (daar zie ik wel dagelijks auto's op- en afrijden vanaf deze opritten)."*	★★
Deze maatregel is niet efficiënt (genoeg)	*"Kost teveel en heeft weinig effect. Per oprit maar een enkele auto die rechtstreeks N65 oprijdt. En zij zouden heel goed op de hoogte moeten zijn van de risico's."*	★★
Dit gaat ten koste van ruimte voor groen en fietsers	*"Parallelwegen leiden tot excessieve bomen kap… dus dat gaan we niet doen"*	★
Deze maatregel levert geen/weinig verbetering van veiligheid voor fietsers	*"door meerdere soorten weggebruikers op de parallelweg wordt het niet minder gevaarlijk voor oa fietsers"*	★
Door het aanleggen van een parallelweg ontstaat er sluipverkeer	*"veel sluipverkeer"*	★
Dit heeft geen prioriteit	*"Buiten Vught en buiten Helvoirt heeft voor onze gemeente geen prioriteit."*	★
Met een snelheid van 50 km/uur is een parallelweg niet meer nodig	*"Op een 50 km/ u hoeft niet. Dit werkt vertragend en is ok"*	★
Het verkeer op de N65 moet beter kunnen doorstromen	*"Je kan beter de N65 verbreden opdat de doorstroming verbeterd"*	★
Dit leidt tot overlast voor omwonenden	*"Dan worden alleen enkele omwonenden geweerd, dat is toch geen oplossing? Een handjevol minder mensen die de n65 op kunnen, precies diegenen die wel alle last van de n65 hebben mogen er dan zelf niet meer op? Bovendien; nog meer wegen, dat leidt tot nog meer verkeer. Het verkeer moet verminderd worden."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 25% | Kosten: €€€€

Maatregel: Auto's rijden vanaf de Kreitestraat en Hoge Raam de N65 op via een parallelweg. Ook komt er een fietstunnel

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid (algemeen)	*"Creëert een veiligere situatie omdat er minder verkeer elkaar kruist."*	★★★
Deze maatregel verbetert de veiligheid voor fietsers en voetgangers	*"Door deze maatregel gaat de veiligheid stukken vooruit vooral voor voetgangers en fietsers."*	★★★
Deze maatregel zorgt voor betere doorstroming op de N65	*"Voor iedere oplossing geldt, doorstroom van auto's van en naar Den Bosch moet echt veel beter. Fietstunnels minder afslagen en dus minder stoplichten. Flitspalen weg! Trajectcontrole voor de veiligheid!"*	★★
Deze maatregel zorgt voor meer veiligheid voor verkeer dat in- en uitvoegt op de N65	*"Je moet vanuit stilstand invoegen op de N65 waar andere auto's 80 km per uur rijden."*	★
Deze maatregel verbetert de veiligheid voor kinderen en scholieren	*"Ik vind de fiets oversteekplaatsen op dit moment erg gevaarlijk, vooral omdat er veel jeugd en ouders met kleine kinderen moeten oversteken."*	★
Fietsen moet gestimuleerd worden: fietsers moeten niet ver om hoeven rijden of vaak moeten stoppen	*"Door fietsers niet te laten wachten om over te kunnen steken geef je duidelijk het signaal dat fietsen sneller, veiliger en beter is voor het milieu. De fiets krijgt meer prioriteit"*	★
Door deze maatregel is er minder sluipverkeer	*"Een goede mogelijkheid om het verkeer uit Helvoirt te halen."*	★
Een fietstunnel is goed voor het milieu	*"Fietstunnels zijn top, ze zijn veilig, ze verbeteren de doorstroming zowel voor fietsers en motorverkeer. Minder files, minder uitstoot. Allround een top oplossing"*	★
Liever een brug voor fietsers dan een tunnel	*"Oversteken en N65 oprijden levert vaak gevaarlijke situaties op. Kom daar vaak en zie het gebeuren. Een fietstunnel lijkt mij niet de beste oplossing. Kunnen de fietsers er niet overheen? Tunnels zijn duur, kunnen onder water lopen en in de avond/nacht gevaarlijk."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is (te) duur	*"Niet gekozen vanwege hoge kosten."*	★★
Niet bekend met situatie of locatie	*"Onbekend met plaatselijke situatie"*	★★
Minder of geen belang bij deze locatie	*"Ik kom zelf uit Vught dus kan weinig zinnigs zeggen over wat er buiten Vught moet gebeuren."*	★★
Er wordt relatief minder gebruikt gemaakt van deze oversteekplaats (ten opzichte van andere plekken)	*"Zou een goede maatregel zijn en had ik eerst ook geselecteerd, maar vanwege kosten moest er iets uit mijn selectie en daarom deze. Het is een slechte verkeerssituatie daar, maar in het buitengebied is de verkeersdruk daar toch wel minder van de zijwegen."*	★★
Andere maatregelen hebben meer prioriteit	*"Heb ik overwogen, maar moest ivm de kosten keuzes maken."*	★★
Deze maatregel leidt tot meer (sluip)verkeer rondom de N65	*"dit stimuleert juist de komst van meer vrachtverkeer, terwijl het in de dorpen vooral ontmoedigd moet worden mi"*	★
Deze maatregel maakt de N65 aantrekkelijker voor doorgaand verkeer	*"Dit leidt tot een betere doorstroming op de N65 waardoor deze weg aantrekkelijker wordt voor het doorgaande verkeer dat juist niet over de N65 moet rijden."*	★
Een tunnel brengt sociale onveiligheid met zich mee (vooral 's avonds of 's nachts)	*"Het is een heel duur project en ik weet niet of het wel veilig is om daar dan in de avond door te fietsen"*	★
Deze maatregel is niet efficiënt (genoeg)	*"De kosten te hoog t.o.v. verbetering"*	★
Deze maatregel is onnodig	*"Niet nodig"*	★
Deze maatregel is niet toekomstbestendig	*"Strookt niet met eventuele toekomstige N65-tunnel"*	★
Deze maatregel neemt veel ruimte in	*"Kost veel andere ruimte"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 24% | Kosten: €€

Maatregel: Er komt een stoplicht bij het kruispunt Groenewouddreef en/of Kruishoeveweg

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid van de N65	*"Veiligheid moet hier voorop staan, een dubbelbaansweg oversteken zonder stoplichten is niet meer van deze tijd."*	★★★
Een stoplicht zorgt ervoor dat autorijders minder snel te hard rijden	*"Een stoplicht zorgt ervoor dat mensen niet zo snel in staat worden gesteld om te hard te rijden"*	★★
Een stoplicht maakt deze verkeerssituatie overzichtelijk	*"Versimpeling van de situatie. Houdbaar voor de toekomst."*	★
Met een stoplicht wordt het gemakkelijker en veiliger om de N65 over te steken	*"Veel veiliger voor het overstekende verkeer. helaas wat meer stilstaand verkeer op de N65, maar veiligheid gaat wat mij betreft boven het milieu."*	★
Deze maatregel is goed, behalve als het de doorstroming van het verkeer vermindert	*"Nee vertraagt daar al zo door stoplicht. Doorstroom zou beter moeten worden eigenlijk"*	★
Met een stoplicht wordt het gemakkelijker en veiliger om in en uit te voegen op de N65	*"Er is maar een korte uitvoegstrook naar de Kruishoeveweg die ik zelf niet per se veilig vindt en daarnaast is het oprijden van de N65 ook niet zonder gevaar. Met Loetje heb je daar waarschijnlijk een toename gekregen van weggebruilers, dus veiligheid mag verbeterd worden m.i."*	★
Een stoplicht maakt de N65 minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer	*"Hoe meer maatregelen worden genomen het verkeer te vertragen, hoe minder preferent deze route wordt voor doorgaand verkeer tussen Breda / Den Bosch / Eindhoven. Alternatieve routes worden sneller via de A58 en A59. De N65 moet wel zo goed mogelijk toegankelijk blijven voor lokaal verkeer langs deze route"*	★
Er komen hier vaak ook grote voertuigen in- en uitvoeren (zoals landbouwvoertuigen)	*"Hier komen vaak langen voertuigen uit zo als auto's met aanhangwagens vrachtwagens en tractoren "*	★
Deze maatregel is effectief	*"Een simpele en effectieve maatregel om de veiligheid te verbeteren."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel zorgt voor minder doorstroming op de N65	*"Levert nog meer file op"*	★★★
Er wordt relatief weinig gebruik gemaakt van deze oversteekplaats	*"Ik ervaar daar nooit heel veel drukte, ik wacht altijd even tot de stroom auto's voorbij is en steek dan over. Het zou wel fijn zijn als tussen de wegen je als voetganger wat meer beschermd kunt staan."*	★★
Er staan al veel stoplichten op de N65	*"Zijn al genoeg stoplichten lijkt me..."*	★★
Deze maatregel is niet effectief (genoeg)	*"Geen idee waarom dit veiliger zou zijn. Staat niet in verhouding met de oplossing die nodig is: Een tunnel."*	★★
Een stoplicht is niet nodig	*"Nee, werkt prima zo op dit ogenblik. Nog een stoplicht erbij vind ik geen goed idee."*	★★
Stoplichten zorgen voor meer overlast (geluid en uitstoot)	*"Stoplichten zorgen voor mindere doorstroming, meer geluids overlast, fijnstof door remmen en optrekkend verkeer."*	★
Niet bekend met de situatie of locatie	*"Ken de weg niet"*	★
Er kan beter voor gezorgd worden dat verkeer hier niet meer kan oversteken, maar bij een kruispunt verderop	*"Nog meer stoplichten? Er zijn volgens mij twee afritten. Misschien beter om de middenberm te sluiten en mensen te laten keren bij het stoplicht."*	★
Andere maatregelen hebben meer prioriteit	*"Belangrijk, maar past niet binnen budget"*	★
Deze maatregel zorgt voor meer sluipverkeer	*"Nee, dit helpt sluipverkeer in de hand voor de Kruishoeveweg. Dus dit mag maar dan wel afsluiten Kruishoeveweg."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 21% | Kosten: €€€€

Maatregel: Er komt een breder fietspad langs de N65 en het fietspad wordt verlengd

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel zorgt voor meer veiligheid voor fietsers	*"veiliger voor de fietsers"*	★★★
Het is belangrijk dat fietsen wordt gestimuleerd	*"Stimulans om meer te fietsen op deze route"*	★★
Deze maatregel zorgt dat mensen eerder gaan fietsen dan autorijden	*"betere fietsvoorzieningen (fietssnelweg) kunnen ervoor zorgen dat men de fiets kiest in plaats van de auto, wat veel voordelen oplevert"*	★★
Het fietspad moet verbeterd worden	*"Nu erg smal fietspad, inhaken is bijna tot niet mogelijk met kinderen"*	★★
Als fietsers minder hoeven over te steken zorgt dit voor minder gevaar	*"Een goed fietspad beide richtingen is essentieel, fietsers hoeven dan minden over te steken en zijn min der kwetsbaar."*	★
Dit zorgt ervoor dat het fietspad een goede doorgang heeft voor fietsers	*"Veiligheid voor fietsers en ongestoorde doorgang fietsers."*	★
Houd rekening bij het ontwerp met de snelheidsverschillen tussen fietsers	*"Op het fietspad langs hebben de gebruikers veel verschillende snelheden. Meer ruimte om elkaar te passeren is veiliger."*	★
Deze maatregel draagt bij aan het milieu en een gezondere leefomgeving	*"Fietsen heeft de toekomst, kost minder geld en is goed voor het milieu"*	★
Deze maatregel is beter als er een tweerichtingspad aan beide kanten van de N65 komt	*"Twee richtings pad aan beide zijden. Daarmee zou je de fietstunnel bij Helvoirt kunnen laten vervallen."*	★
Houd er bij het ontwerp rekening mee dat het veilig is wanneer fietsers zich mengen op de weg met ander verkeer	*"Veiligheid voor fietsers, een paralelweg verslechterd de feiligheid voor fietsers juist. Ook die waar de auto te gast is"*	★
Deze maatregel is efficiënt en toekomstbestendig	*"Dit is de enige zinvolle. De andere maatregelen zijn in de toekomst overbodig. Tunnels voor fietsers zijn altijd onveilig en zitten een toekomstige verdieping van de weg in de weg. Snelheidsbeperking werkt alleen files in de hand. Het zijn concentratie problemen die spelen en ongelukken veroorzaken"*	★
Fietsen is gezond	*"Fietsen is gezond dus goed idee"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
De huidige fietspaden voldoen	*"Lijkt me niet nodig. Aan beide kanten loopt nu een fietspad en de stukken waar auto's de weg delen met fietsers, zijn er amper."*	★★★
Deze maatregel is (te) duur	*"Veel te duur voor de aanleg. dat moet goedkoper kunnen."*	★★
Andere maatregelen hebben meer prioriteit	*"Een breder fietspad lost de gevaar van auto's en vrachtwagens die van straat kunnen (en ook doen!) afkomen niet op. Juist meer slachtoffers zouden getroffen kunnen worden als er meer fietsers zijn maar er geen vangrail is die ze beschermen."*	★★
Deze maatregel is onnodig, het probleem is niet groot	*"Er wordt nu al amper gebruik van gemaakt, dus dit is geld weggooien."*	★
Deze maatregel is niet effectief (genoeg)	*"Voegt niks toe aan verkeersveiligheid en hinder"*	★
Er is geen ruimte voor een breder fietspad	*"Geen ruimte, zeker niet als er ook een geluidsscherm moet komen"*	★
Fietsen naast de N65 is niet gezond/prettig	*"Het fietsen langs de n65 is niet prettig vanwege alle auto's. Ik fiets regelmatig naar Tilburg maar vermijdt deze route."*	★
De meeste fietsers fietsen aan de noordkant van de N65 in plaats van de zuidkant	*"Klinkt leuk, maar de meeste fietsers rijden aan de noordkant. Tevens is het fietspad al breed zat, als ze bijgehouden worden. Er verdwijnt nu bijna een halve meter fietspad onder het zand/onkruid/bladeren."*	★
Bestaande fietspaden moeten beter worden onderhouden	*"Breder hoeft niet, maar wel vlakker. Op veel punten gaten erin of bobbels door boomwortels"*	★
Andere maatregelen lossen die probleem op	*"Hoeft niet als er een fietstunnel komt"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Percentage gekozen: 18% | Kosten: €€€€

Maatregel: Langs de N65 komt een vangrail

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* gekozen?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel verbetert de veiligheid van de N65 (algemeen)	*"Verbeterd de veiligheid, minder kans dat fietsers geraakt worden en dat automobilisten bomen raken."*	★★★
Deze maatregel zorgt voor meer veiligheid voor fietsers (en voetgangers) op de N65	*"Veiligheid, met name van wachtende fietsers bij de kruispunten waar auto's en vrachtwagens met hoge snelheid langskomen"*	★★★
Met een vangrail zijn er minder ongelukken met dodelijke of grote gevolgen	*"De berm langs de N65 is niet vergevingsgezind, wat betekent dat het risico op ernstige ongevallen aanzienlijk groter is wanneer een voertuig van de weg raakt. Een vangrail kan de impact van dergelijke ongelukken verminderen door voertuigen op de weg te houden en ernstige schade te voorkomen. ... "*	★★
Deze maatregel zorgt voor meer veiligheid voor auto- en vrachtverkeer op de N65	*"Er vinden zeer veel ernstige bermongevallen plaats. Er staan zeer veel obstakels op zeer korte afstand van de rijbaan. De bermen bieden geen enkele ruimte om te corrigeren. Ook als je netjes 80 km/u rijdt, is een aanrijding met een boom dodelijk. Afschermen is hier de enige optie. In combinatie met (half)verharden van de berm, zodat er nog kans is om terug de weg op te sturen."*	★★
Dit is veiliger in verband met de bomen die dicht op de N65 staan	*"Veiligheid vanwege de vele bomen langs de weg"*	★
Met een vangrail worden de bomen beschermd en kunnen ze behouden blijven	*"Bomen kunnen bespaard worden en er blijft een groene uitstraling. Verder een veel kleinere kans op aanrijdingen van de bomen en andere obstakels in de berm."*	★
Met een vangrail kan verkeer niet zomaar overal de N65 oversteken	*"Fietsers en wandelaars steken vaak over op plekken waar dat onveilig is; een vangrail kan dat verduidelijken"*	★
Als de snelheid op de N65 omlaag gaat, is een vangrail niet nodig	*"Bij beperkte snelheid niet nodig."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* gekozen?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maategel is (te) duur	*"Goede oplossing maar prijzig"*	★★
Deze maatregel is onnodig	*"Zie hier het nut niet van in"*	★★
De N65 gaat dan lijken op een snelweg en daardoor gaan autorijders harder rijden	*"Geeft idee van 'snelweg' en mensen moeten zelf blijven opletten en snelheid aanpassen. Ik ben ook tegen bomen kappen om deze zelfde reden."*	★★
Een vangrail is niet nodig als iedereen zich aan de maximum snelheid houdt of deze omlaag gaat	*"Als de snelheid naar 50 km/ uur gaat is deze maatregel overbodig"*	★★
Een vangrail is niet esthetisch/lelijk	*"Fijn voor de verkeersveiligheid, maar zo lelijk!"*	★
Deze maatregel niet gekozen, maar eigenlijk wel voorstander van deze maatregel	*"bleek te duur. Ik vind overigens wel dat nodig is. Op gewon rechte stukken wordt volop in de bermen gereden."*	★
Deze maatregel is niet efficiënt (genoeg)	*"Dure optie, weinig impact op doorstroom"*	★
Het plaatsen van een vangrail heeft een negatieve impact op de natuur langs de N65	*"natuur waarde is groter dan de vangrail, als het kan zonder bomen te kappen , vind ik het prima"*	★
Deze maatregel is (te) duur	*"Keuze gemaakt op basis van zo veel mogelijk veiligheid en gezondheid verbeteren op basis van beschikbare budget."*	★
Andere prioriteiten gesteld	*"Geen prioriteit ten opzichte van andere oplossingen"*	★
Met een vangrail hebben hulpdiensten minder ruimte	*"Is niet altijd veilig. Weg wordt er smaller van en hulpdiensten hebben minder ruimte"*	★
De verbetering van de doorstroming op de N65 door een vangrail is beperkt	*"Geen invloed op files"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (10 tot 20%) ★★★ (20% of meer)

Overig genoemde maatregelen voor de N65 [suggesties uit de open vraag]

Categorie	Antwoorden

Maatregelen om snelheid te beperken	• Meer handhaving:
	  • Extra camera's
	  • Extra flitspalen
	  • Trajectcontrole
	  • Handhaving op sluipverkeer
	• Verkeersdrempels aanleggen, eventueel in combinatie met (verhoogde) zebrapaden.
	• Rotondes aanleggen.
	• Snelheid wijzigen:
	  • Terugbrengen naar 70km/uur (vanaf de snelweg en/of daar waar je Vught inrijdt)
	  • Terugbrengen naar 60km/uur
	  • Terugbrengen naar 50km/uur
	  • In Helvoirt verlagen naar 70km/uur
	  • In bebouwde kom van Oisterwijk 30km/uur en snelheidscontroles
	  • Er worden voorstellen gedaan om hiermee proeven te doen.
	• Verkeerslichten wijzigen:
	  • Aftelstoplichten plaatsen.
	  • Groene golf mogelijk maken.
	  • Betere afstemming van de verkeerslichten:
	  • Sommige reacties geven aan dat voetgangers en fietsers langer groen moeten hebben.
	  • Sommige reacties geven aan dat auto's langer groen moeten hebben.
	  • Er worden voorstellen gedaan om hiermee proeven te doen.

Categorie	Voorbeelden

Maatregelen om geluidsoverlast te beperken	• Geluidsscherm:
	  • Liever hoger dan 2meter voor groter effect.
	  • Geluidsschermen uitvoeren in natuurlijke materialen.
	  • Geluidsscherm op de middenberm in Vught.
	  • Niet alleen bij de villa's maar ook in het noorden.
	• Aanleggen van fluisterasfalt.
	• Geluidsanering voor huizen die dicht op de N65 staan (raamisolatie).
	• Maatregelen voor geluid niet nemen omdat op den duur iedereen elektrisch rijdt en er dan minder overlast is.
	• Specifiek zorgen voor minder geluidsoverlast in Helvoirt, die last heeft van N65 of de trein.
	• Maximum geluidsnorm voor motorrijders.

Maatregelen om vrachtverkeer en tractoren (deels) te weren	• Vrachtwagens/tractoren verbieden:
	  • Behalve voor lokale bevoorrading/bestemmingsverkeer.
	  • Alleen op delen van de dag (bijv. tijdens de spits).
	  • Alleen in het weekend.
	  • Alleen 's nachts.
	• Inhaalverbod voor vrachtverkeer en tractoren. O.a. dieselvrachtwagens.
	• Verlagen van de spoorbrug in Vught om vrachtverkeer te ontmoedigen.
	• Afspraken maken met België over het vele vrachtverkeer.
	• Overnachten van vrachtwagens langs de N65 ontmoedigen/verbieden.
	• In overleg gaan met bedrijven in Nijmegen en Tilburg die verkeer dagelijks over de N65 sturen. En neem ontwikkelingen hier integraal in mee, zoals Greenpoort Haaren en Ontwikkeling oostflank.

Overig genoemde maatregelen voor de N65 [suggesties uit de open vraag]

Categorie	Antwoorden
Maatregelen om de weg beter te maken voor fietsers	• Fietspaden aan beide zijden tweerichtingverkeer maken. • Overweeg fietsbruggen in plaats van fietstunnels. • Beter maaien rondom de fietspaden / vaker schoonmaken op modder en vuil. • Fietsers beter beschermen bij oversteekplaatsen. • Strenger handhaven op fietsers en scooters die tegen het verkeer in rijden. • Meer ruimte tussen stoplichten en oversteekplaatsen zodat fietsers kunnen inschatten of de auto's echt stoppen. • Fietstunnel aanleggen naast de spoortunnel. • Fietspad aanleggen langs de spoorlijn naar Tilburg. • Adaptieve fietspadverlichting. • Gekleurd wegdek bij fietsoversteekpunten. • Starten met de Schwung app.
Maatregelen die gaan over zichtbaarheid /oplettend-heid	• Huidige verkeersborden verbeteren • Kleine reflectieplaatjes op het fietspad en strips op de weg die licht weerkaatsen. • Goede verlichting • Een trilstrook/reduceerstrook aanleggen • Aanbrengen van glasbolreflectoren links en rechts van de rijbaan met een h.o.h afstand van 25 meter (tussen de markering en de buitenkant van het asfalt).

Categorie	Voorbeelden
Maatregelen die zorgen voor algeheel afname van autoverkeer	• Inzetten op maatregelen die zorgen dat mensen met de fiets gaan i.p.v. auto. • De weg afsluiten voor autoverkeer en alleen openstellen voor lokaal verkeer. • Meer aansluitingen afsluiten / alle aansluitingen zonder verkeerslicht afsluiten. • Zorgen dat verkeer met Google Maps anders wordt geleid. • 30km/uur in Vught zodat doorgaand verkeer alleen nog de snelweg pakt. • Een busbaan en meer bushaltes • Minder huizen bouwen zodat er minder autoverkeer is. • Een treinstation aanleggen in Helvoirt zodat er minder autoverkeer is.
Maatregelen om natuurwaarde te behouden of verhogen	• Meer planten en bomen. • Geen bomen kappen. • Omgevingsmaatregelen nemen: maak van de N65 een groene verbinding zodat mensen langzamer rijden en een betere beleving hebben. Bijvoorbeeld met blokhagen en groenmaatregelen bij de kruisingen en aansluitingen. • Achterstallig groenonderhoud plegen: zoals een omgewaaide boom in de berm tussen Achterstraat en Kreitestraat. • Meer begroeing langs de hele weg om fijnstof af te vangen en voor mooier uitzicht.
Langetermijn-maatregelen	• Deels of volledige ondertunneling van de N65. • Een snelweg maken van de weg via een ondergrondse tunnel. • Een rondweg die begint tussen Helvoirt en Vught en aansluit op de A2 / een parkweg van Vught naar Berkel Enschot. • N65 afsluiten en al het verkeer via de A58 en A59 laten lopen • Maak een milieuzone van de N65. • Van de N65 een eenbaansweg maken.

Overig genoemde maatregelen voor de N65 [suggesties uit de open vraag]

Categorie	Antwoorden	Voorbeelden

Maatregelen over specifieke locaties	• Rembrandtlaan: mensen rijden te hard de wijk in.
	  • Afrit verlengen.
	  • Aansluiting afsluiten.
	• J.F. Kennedylaan: onveilig kruispunt
	  • Extra flitsers/camera's
	  • Een fiets-/voetgangersbrug of -tunnel
	• Aert Heymlaan:
	  • De (fiets)overgang sneller open laten gaan.
	• Regina Coeli:
	  • Een aparte afslag maken.
	  • Hier een rotonde plaatsen.
	• Kreitestraat:
	  • Als er een aansluiting komt van de Gijzelsestraat naar de Heideweg kan deze kruising bij de Kreitestraat vervallen.
	• Boslaan:
	  • Laatste stuk richting kruising N65 asfalteren (nu zijn het klinkers met boomwortels wat leidt tot geluidsoverlast).
	  • Rotonde aanleggen om zwaar verkeer te ontmoedigen en snelheid te beperken.
	  • Een zebrapad bij kruising Boslaan/Snippenlaan voor overstekend fietsverkeer.
	• Kruispunt Martinilaan:
	  • Niet gelijktijdig tegenovergesteld verkeer laten oversteken, of meer duidelijke lijnen op het wegdek.
	  • De helling bij het fietsstoplicht verwijderen zodat opstappen sneller gaat.
	• Vughterweg:
	  • Ter hoogte van Vughterweg een stuk verdiepen met een fietsbruggetje.
		• Zonneweilaan & Van Houwelingenplantsoen:
		  • Afsluiten
		  • Een doorgetrokken geluidsscherm van 3 meter met begroeiing plaatsen.
		• Vijverbosweg:
		  • Uitvoegstrook verlengen
		  • Verbreden om gevaarlijk gedrag richting Tilburg te ontmoedigen.
		  • Hier een tijdelijke fietsbrug of loopbrug plaatsen.
		• Olmenlaan:
		  • Oprit afsluiten.
		• Hoevensestraat:
		  • Afsluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer om sluipverkeer tegen te gaan.
		• Sparrendaalseweg:
		  • Afsluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer om sluipverkeer tegen te gaan.
		  • Snelfietspad maken.
		• Antwerpsebaan:
		  • Plaatsen van een beweegbaar hek om sluipverkeer te voorkomen.
		  • Deel Gestelstraat tot aan Antwerpsebaan verharden.
		• IJzeren man en Kruishoeveweg:
		  • Geen concrete maatregelen maar oproep om hier naar de verkeersveiligheid te kijken.
		• Achterstraat:
		  • Afsluiten. Hier een fietstunnel maken of alleen richting Tilburg toegankelijk maken, niet oversteken naar Den Bosch.
		• Lekkerbeetenlaan:
		  • Bestrating aanpassen.
		• Bréautélaan:
		  • Meer ruimte voor fietsers maken

Overig genoemde maatregelen voor de N65 [suggesties uit de open vraag]

Categorie	Antwoorden

Maatregelen over specifieke locaties	• Helvoirtse weg/Haaren:
	  • Er zitten nu gaten in het asfalt
	  • Er is een bobbeltje in de weg waardoor mensen abrupt stoppen, hier moet iets aan gedaan worden.
	  • Als er geen fietstunnel komt, zorg voor een andere oplossing voor het kruisende fietsverkeer.
	• De Dijk:
	  • Nieuwe bestrating nodig door verzakking
	• Rijksweg / Schilderstraatje:
	  • Hier een fietsstraat aanleggen zodat bewoners van de Rijksweg op een veilige manier hun huis en Helvoirt kunnen bereiken. Niet tot aan Kreitestraat, om sluipverkeer te ontmoedigen.
	  • Landbouwverkeer via de Kreitestraat, eventueel een bussluis om sluipverkeer te ontmoedigen.
	  • Langs de Rijksweg een parallelweg richting de Gestelstraat.
	  • Verbreden van het fietspad bij Touwslagersbaantje.
	  • Stoplicht voor fietsers.
	• Afrit Berkel-Enschot:
	  • Snelweg vanuit Tilburg hier al laten eindigen, zodat de snelheid verminderd wordt.
	  • De flitspaal vóór de toerit plaatsen.
	• Molenstraat:
	  • De schermen terugplaatsen tot aan het benzinestation om overlast door verlichting van verkeer te voorkomen.
	• Oversteek N65 bij Helvoirt: aanpakken van de kuil in de middenberm
	• Oversteek Vught dorp naar centrum: hier moet je een rare bocht maken met de fiets, waardoor men tegen het verkeer in gaat fietsen.
	• De weg van Helvoirt naar Nieuwkuijk afsluiten.
	• Langere afritten bij Den Bosch en vanuit Helvoirt.
	• In-/uitrit McDonalds in Udenhout verleggen richting Udenhout.

Categorie	Voorbeelden
Overige maatregelen	• Gedragswetenschapper inhuren om te kijken naar gedragsmaatregelen. • Interactieve borden met positieve teksten om beter gedrag te stimuleren. • Bij kruisingen zonder verkeerslicht alleen rechts afslaan toestaan. • Meer rijstroken aanleggen. • Terug naar minder rijstroken. • Heuvels inbouwen in de weg. • De weg smaller laten ogen, bijvoorbeeld door bomen dicht langs de weg te zetten of de belijning dichter bij elkaar te leggen. • De N65 ten zuiden van Vught koppelen aan de A2 als omleiding. • Maatregelen om fijnstof van autobanden beter op te vangen. • Hackathon organiseren met studenten om oplossingen te bedenken. • Betonstroken naast de rijbaan aanleggen / bermversteviging / grasbeton in flauwe binnenbochten en bij pechhavens. • Snelheid verhogen op de N65 en tractoren weren. • Tol heffen om ondertunneling te financieren. • Spits-/carpoolstrook voor autoverkeer met minimaal 2 personen in de auto. • Overal iVRI’s neerzetten. • Enkele wandelbruggen over de weg aanleggen voor voetgangers. • Op- en afritten verbeteren • De verkeersborden uit de zichtlijn plaatsen • Motoren: detectielussen herkennen motoren vaak niet, dit aanpakken • Controle op gebruik van smartphone achter het stuur. • Lobby richting het Rijk om meer mogelijk te maken in Noord-Brabant.

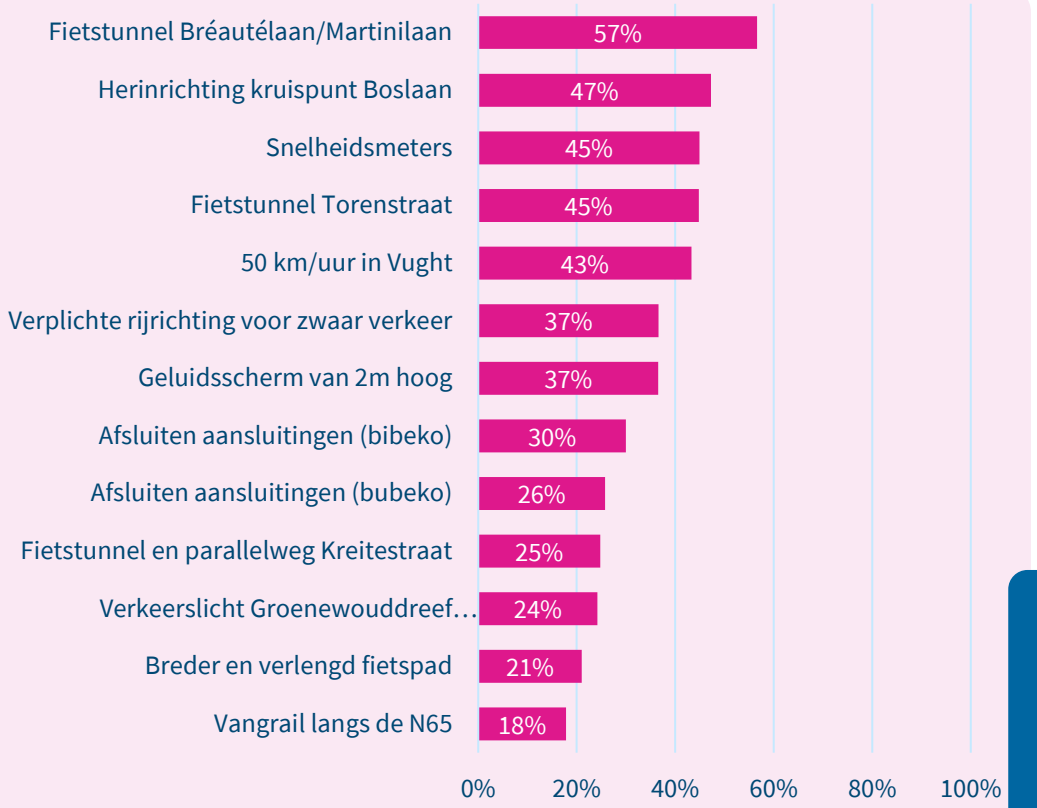
Opbouw van het onderzoeksrapport

1. Kwalitatieve analyse: waarom zijn maatregelen wel of niet gekozen?
2. Analyse: welke patronen zien we in de data?
3. Verschillen in socio-demografische gegevens
4. Cijfers over de raadpleging & methodologische verantwoording

Op zoek naar patronen in de data

We gebruiken een LKCA om relevante visies te onderscheden

Percentage – Alle respondenten



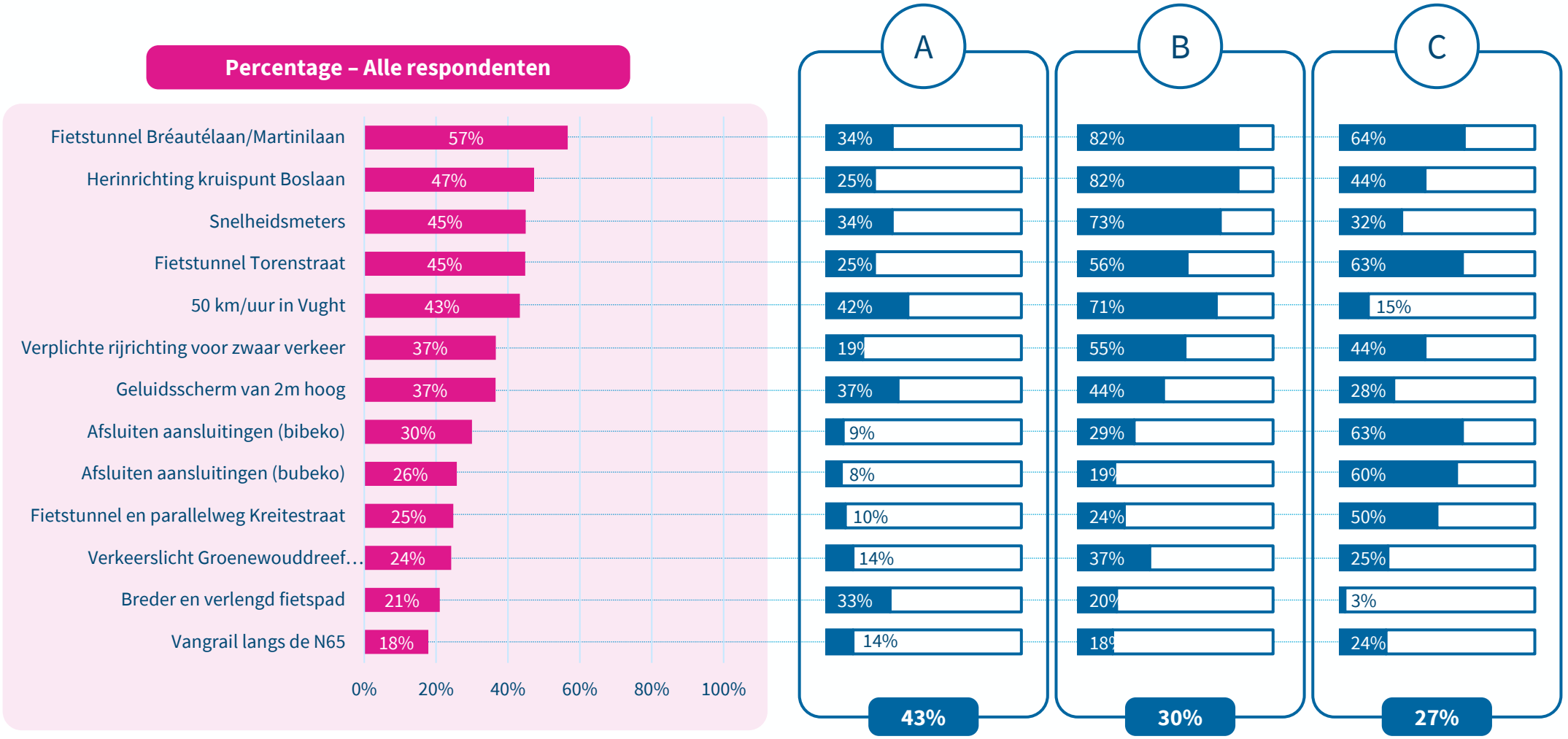
Hier zien we weer het percentage dat een maatregel heeft gekozen.

Introductie tot LKCA

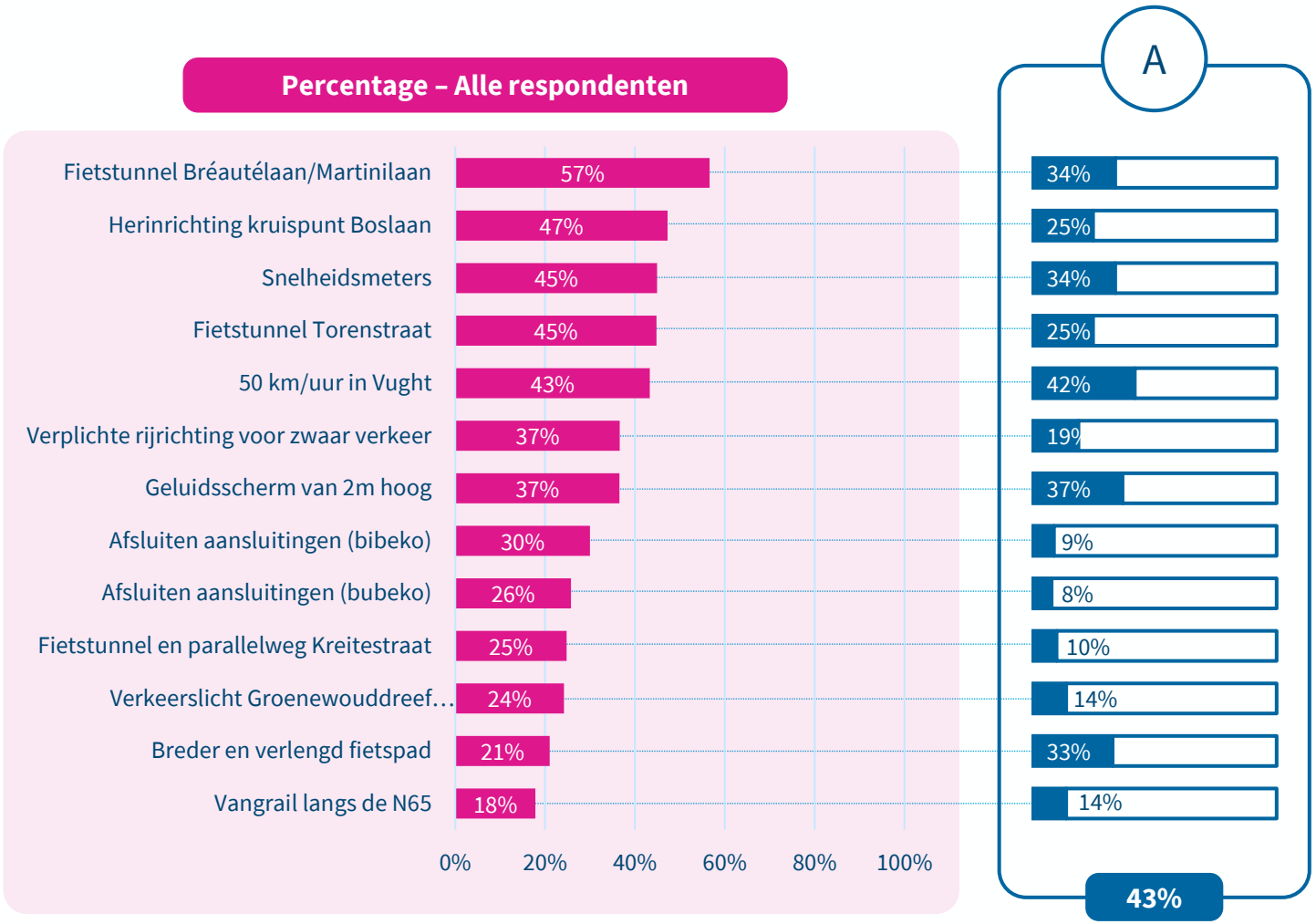
- **Waarom deze analyse?** Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) verdiepen we op de antwoorden van de deelnemers. We analyseren welke groepen we kunnen onderscheiden in hun voorkeuren voor kortetermijnmaatregelen.
- **Wat is een LKCA?** Deze methode zoekt naar patronen, dat wil zeggen: groepen die grotendeels dezelfde maatregelen kiezen. Of die juist een hele andere selectie maken dan andere deelnemers. De methode zoekt zelf naar significante kenmerken, vermoedens spelen geen rol.
- **Twee LKCA's.** In het onderzoek zijn twee analyses gedaan. Allereerst is een LKCA uitgevoerd op het totaal aantal deelnemers. Hiermee zien we overeenkomsten en verschillen tussen alle deelnemers die hebben meegedaan. Daarnaast is een LKCA uitgevoerd op alleen omwonenden, om een beeld te scheppen van het onderscheid tussen keuzes van omwonenden.

Latente Klasse Cluster Analyse

In de LKCA van het totaal aantal deelnemers zien we onderscheid in drie groepen deelnemers. De volgende pagina's geven per groep aan wat opvalt en op welke manier de groep zich kenmerkt.



Latente Klasse Cluster Analyse – Groep A



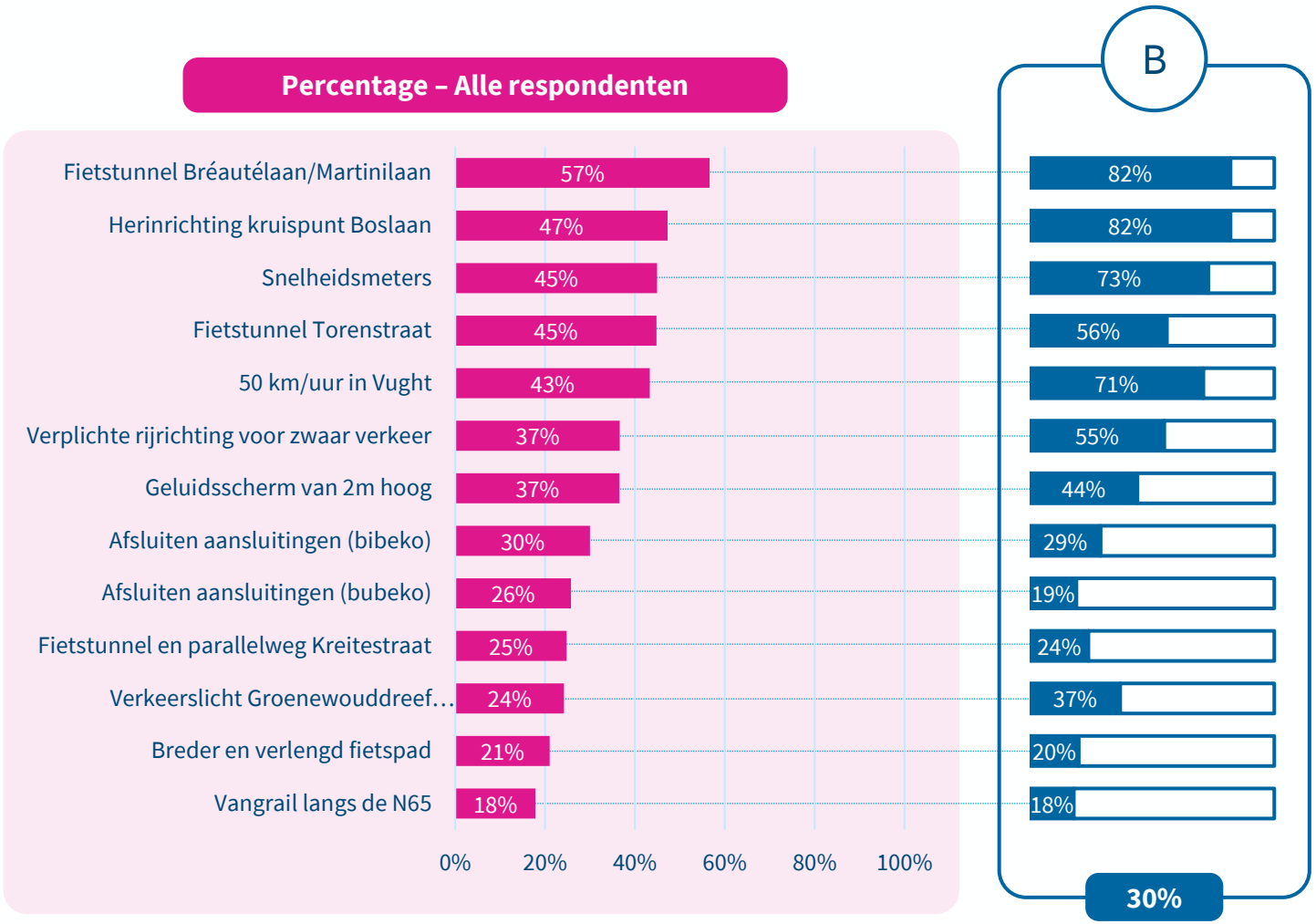
Inzichten

- **Groep A** is de grootste groep in de LKCA, waarbinnen 43% van de deelnemers valt.

- **Keuzes in maatregelen.** Deze groep kiest relatief weinig maatregelen. Dit kan komen doordat zij het budget er niet aan uit willen geven of andere redenen hebben om hun keuze tot weinig maatregelen te beperken.
- Deelnemers uit deze groep zetten het meeste in op 50 km/uur in Vught en het plaatsen van een geluidsscherm van 2 meter hoog.
- Het minst gekozen zijn het afsluiten van de aansluitingen (in combinatie met parallelwegen) en de fietstunnel bij de Kreitestraat.
- Opvallend in deze groep is dat ook de maatregelen die in totaal veel gekozen zijn (de fietstunnel, kruispunt Boslaan en snelheidsmeters) weinig gekozen worden.

- **Kenmerken**. Mensen uit deze groep wonen relatief vaker dichtbij (<200 meter) de N65 dan de andere groepen.

Latente Klasse Cluster Analyse – Groep B



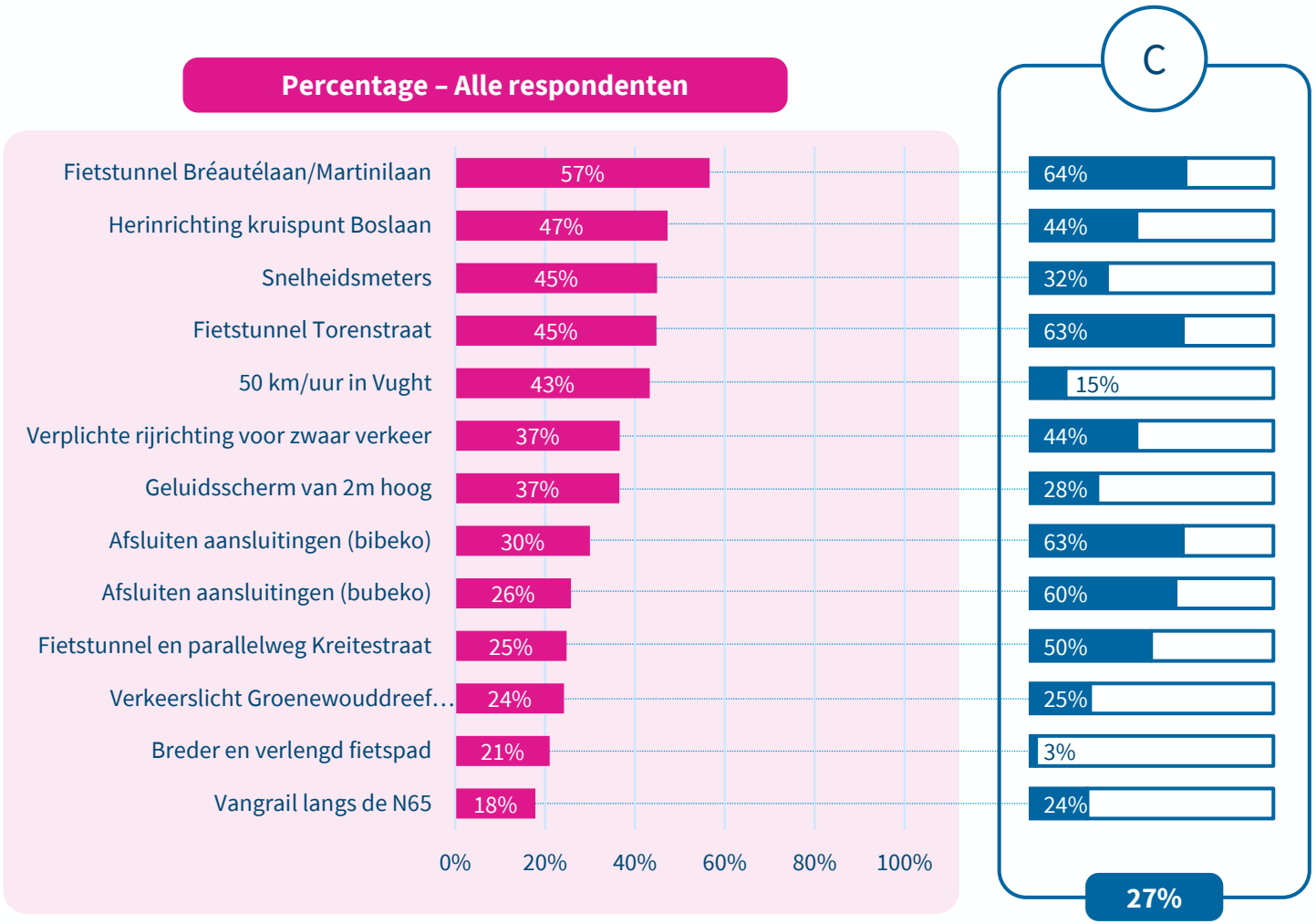
Inzichten

- **Groep B** bevat 30% van het totaal aantal deelnemers.

- **Keuzes in maatregelen**. In tegenstelling tot groep A, kiest deze groep relatief veel maatregelen. Het meest zetten zij in op de fietstunnels bij de Bréautélaan/Martinilaan of Torenstraat, de herinrichting van kruispunt Boslaan, de snelheidsmeters en de 50 km/uur-regel voor in Vught.
- Deelnemers in deze groep kiezen daarnaast relatief vaak voor het verkeerslicht bij de Groenewouddreef/ Kruishoeveweg.

- **Kenmerken**. Deze groep bevat relatief veel inwoners uit de gemeente Vught en zijn vaker omwonend in vergelijking met de andere groepen.
- Ook zijn deze deelnemers relatief vaker theoretisch opgeleid.

Latente Klasse Cluster Analyse – Groep C



Inzichten

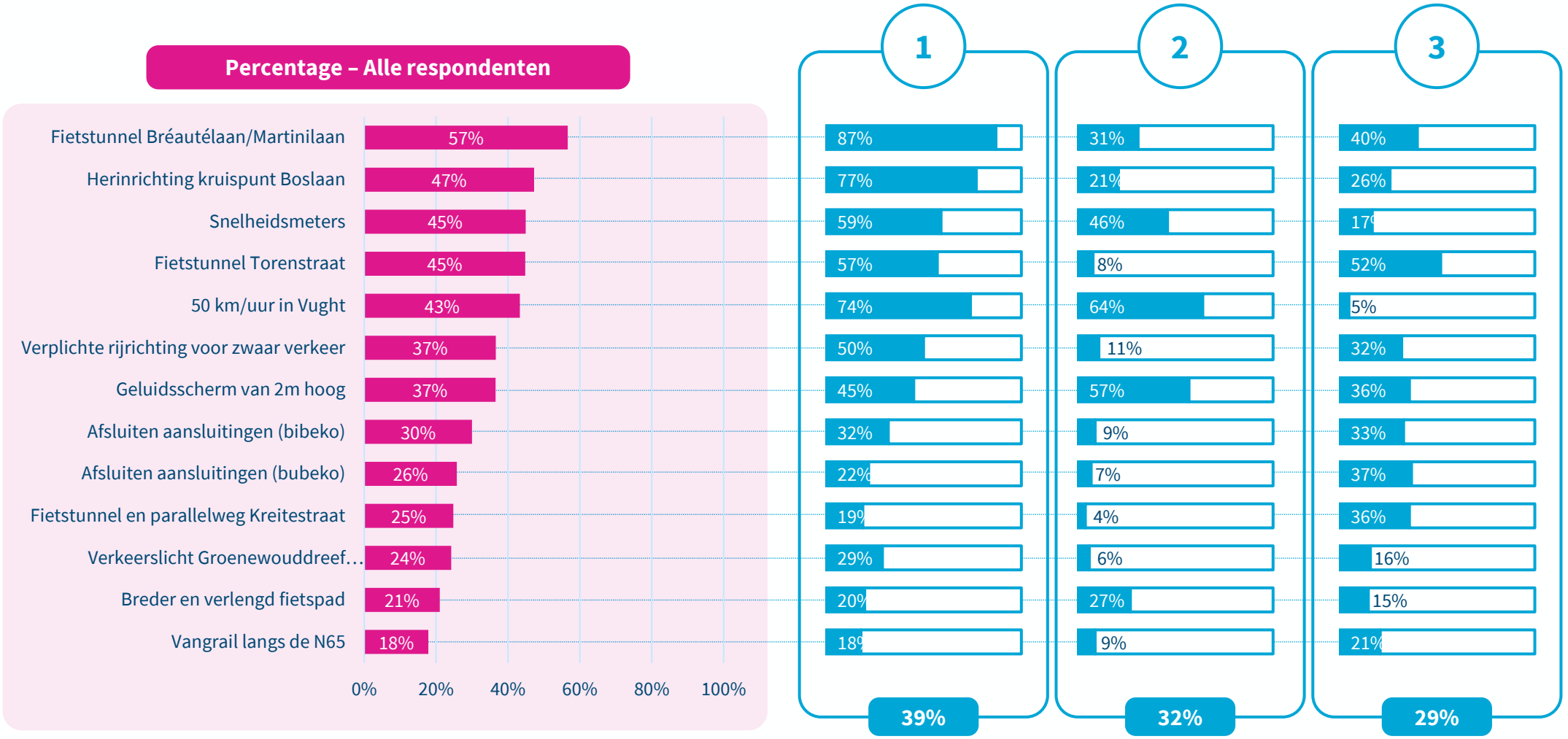
- **Groep C** is iets kleiner dan groep B met 27% van de deelnemers.

- **Keuzes in maatregelen**. Deze groep kiest relatief vaal voor fietstunnels en parallelwegen. Het lijkt er daarmee op dat deze groep met name inzet op de veiligheid en doorstroom op de N65 zelf.
- Deelnemers in deze groep zetten weinig in op 50 km/uur of een breder fietspad. En ook relatief weinig op het geluidsscherm.

- **Kenmerken**. Deelnemers uit deze groep komen relatief vaak uit Oisterwijk en Tilburg en minder vaak uit Vught. Ze rijden vaker met de auto/motor op de N65 en minder met de fiets.
- Deze groep heeft daarnaast relatief vaker een middelbare opleiding in vergelijking met de andere groepen.

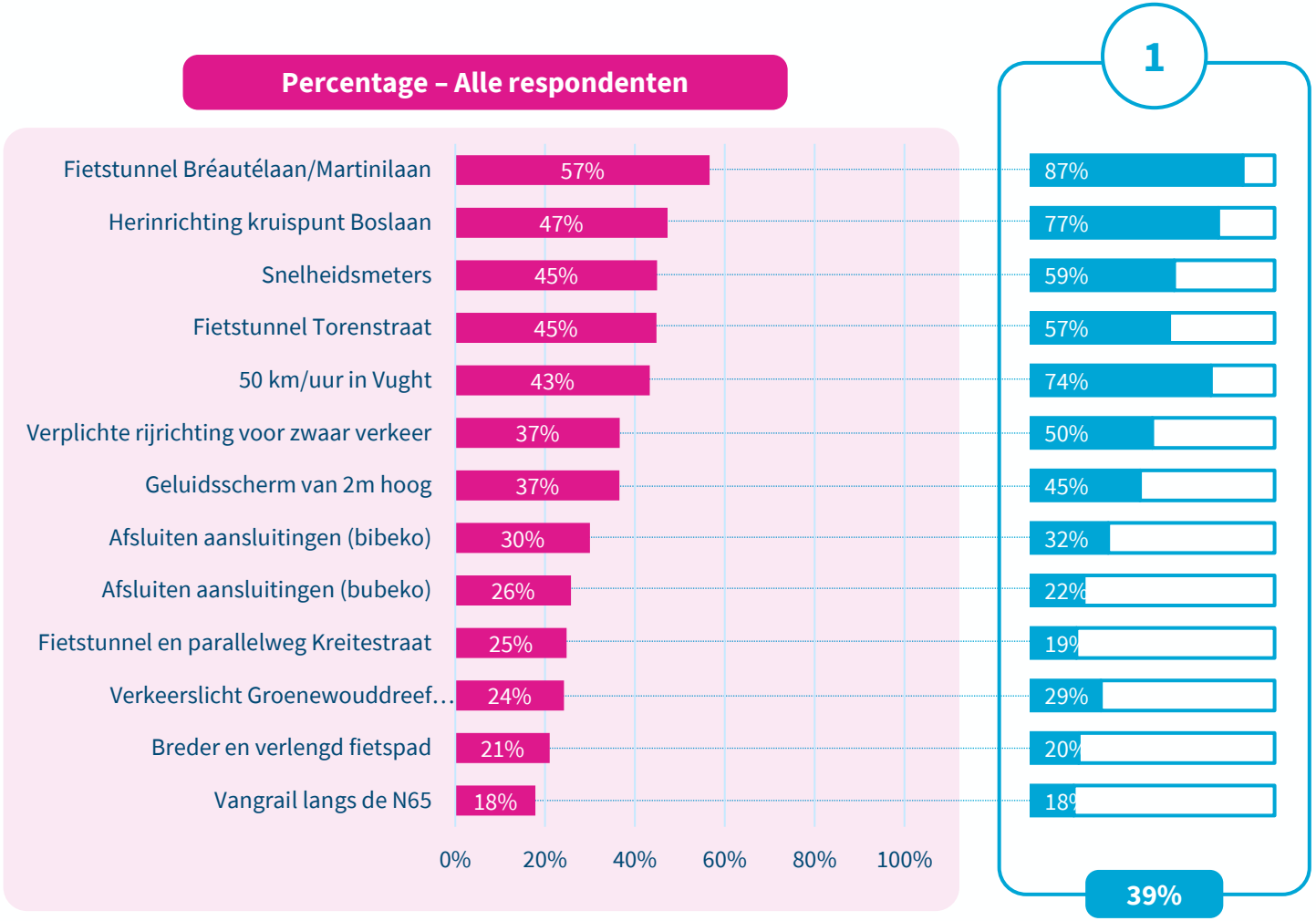
Latente Klasse Cluster Analyse – Omwonenden

In de LKCA met alleen de omwonenden* (N = 652) zien we wederom onderscheid in drie groepen deelnemers. De volgende pagina's geven per groep aan wat opvalt en op welke manier de groep zich kenmerkt.



*Direct omwonenden wordt gedefinieerd als eenieder die binnen 200 meter van de N65 woont.

Latente Klasse Cluster Analyse – Omwonenden – Groep 1



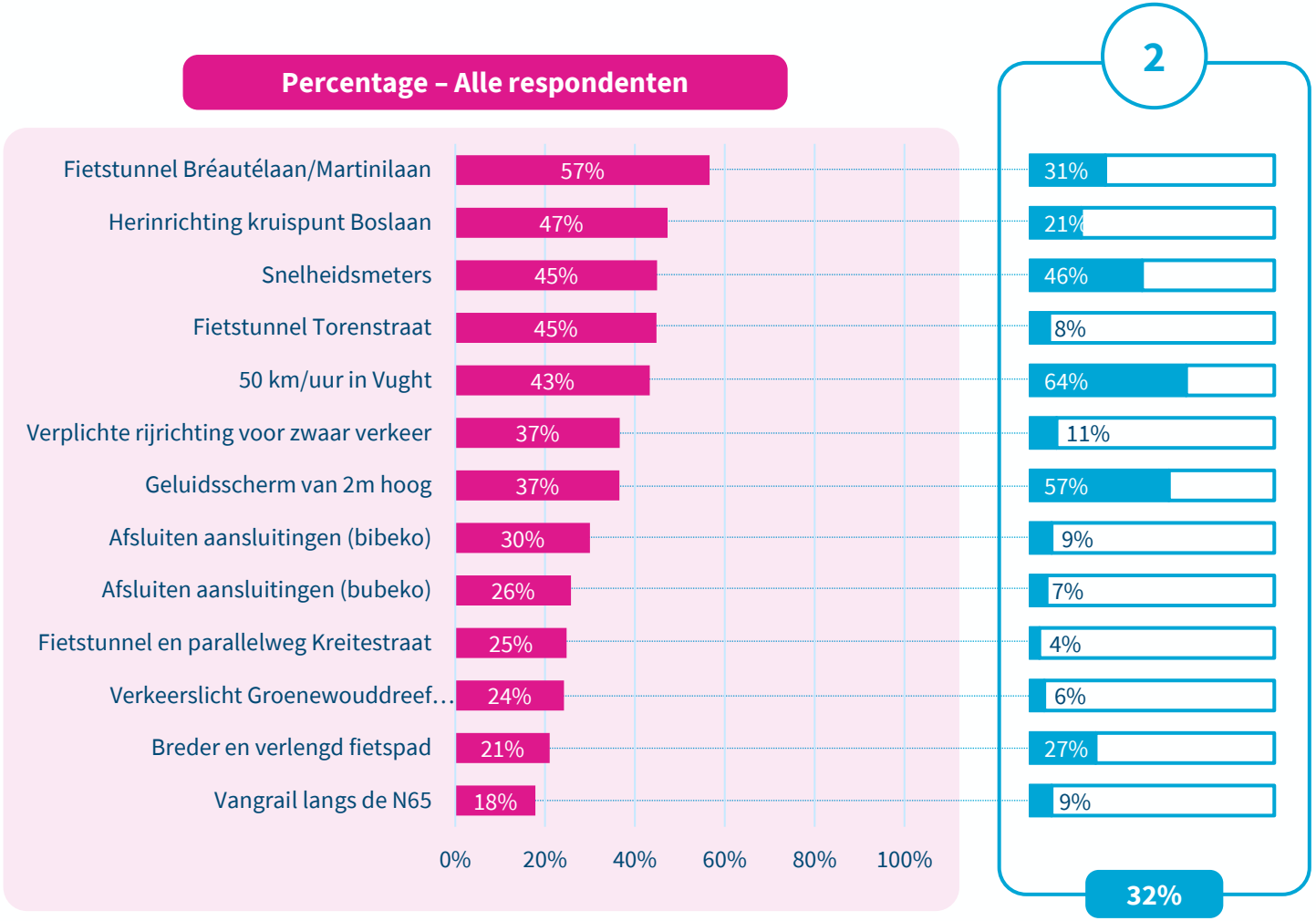
Inzichten

- **Groep 1** bevat 39% van de deelnemers die omwonend zijn aan de N65.

- **Keuzes in maatregelen**. Deelnemers uit deze groep zetten relatief veel in op een groot deel van de maatregelen. Het meest zetten zij in op de fietstunnel bij de Bréautélaan/Martinilaan, de herinrichting van kruispunt Boslaan en de 50 km/uur-regel voor in Vught.
- Iets minder vaak gekozen dan gemiddeld zijn het afsluiten van de aansluitingen buiten de bebouwde kom en de fietstunnel bij de Kreitestraat.

- **Kenmerken.** Omwonenden in deze groep geven vaker dan andere groepen aan in stedelijk gebied te wonen (ten opzichte van landelijk gebied). Ook wonen ze vaker dan andere groepen meer dan 50 meter van de N65 af. Daarnaast steken deelnemers in deze groep relatief vaak de N65 te voet over.

Latente Klasse Cluster Analyse – Omwonenden – Groep 2



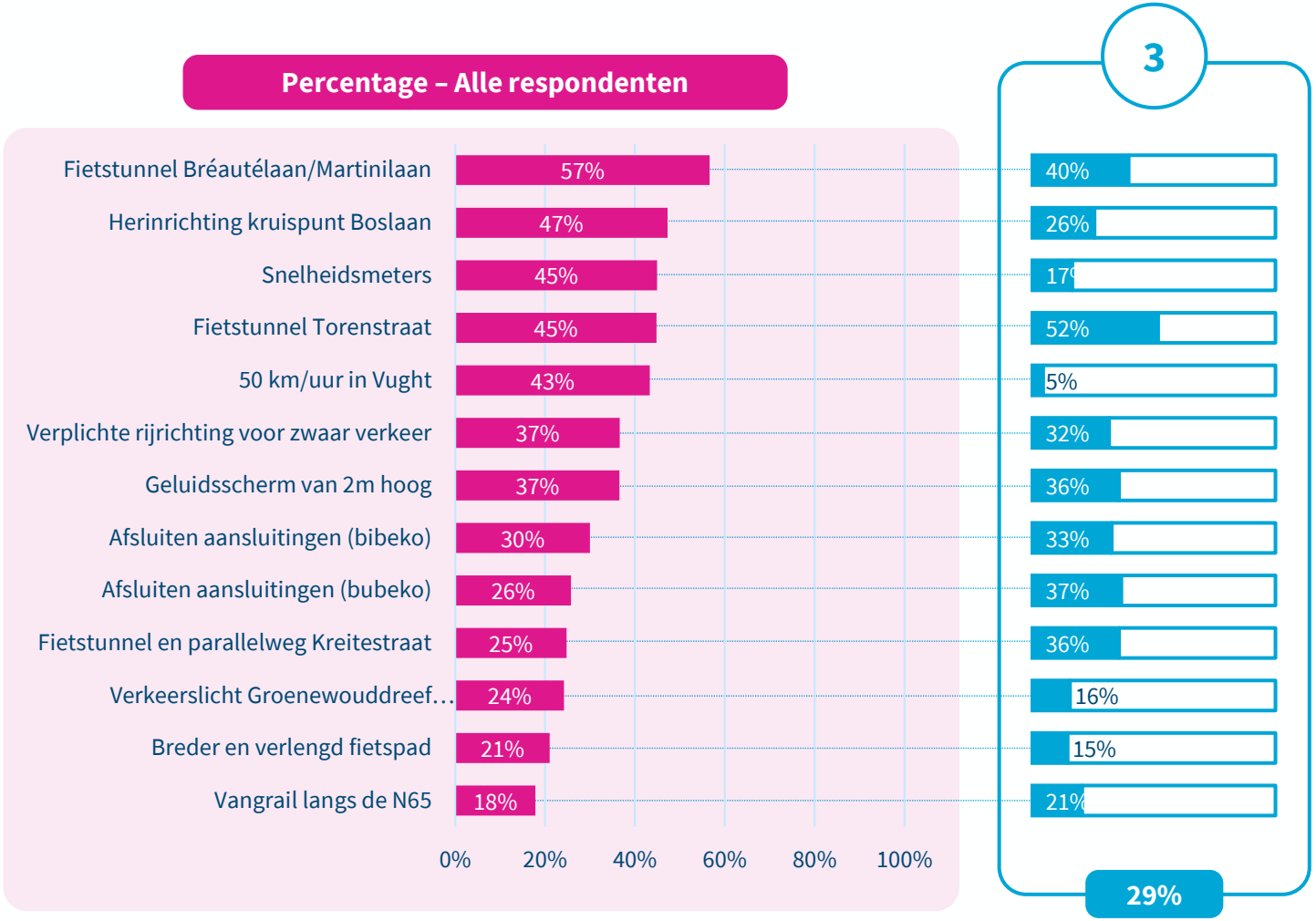
Inzichten

- **Groep 2** betreft 32% van de deelnemers die omwonend zijn aan de N65.

- **Keuzes in maatregelen.** Ook in deze LKCA zien we een groep die weinig inzet op de meeste maatregelen. Deze deelnemers zetten meer dan gemiddeld in op de 50 km/uur en het geluidsscherm.
- Daarnaast kiest deze groep vaker dan gemiddeld voor de verbetering van het fietspad, ondanks dat dit de duurste maatregel is.

- **Kenmerken**. Deze groep kenmerkt zich met name doordat er relatief veel mensen in zitten die minder dan 50 meter van de N65 wonen.
- Op andere kenmerken is deze groep weinig onderscheidend ten opzichte van de andere twee groepen.

Latente Klasse Cluster Analyse – Omwonenden – Groep 3



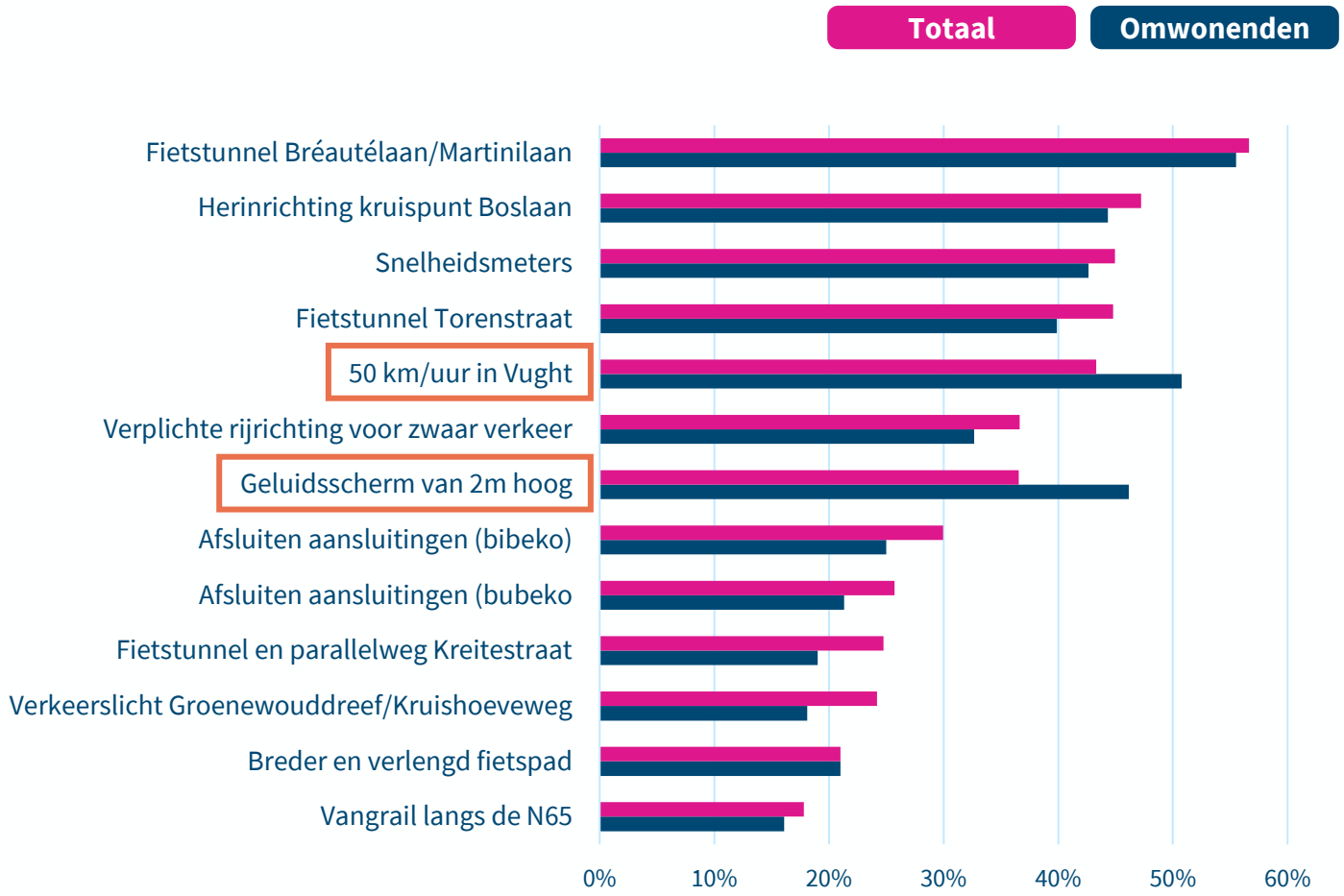
Inzichten

- **Groep 3** bevat 29% van de omwonenden die hebben deelgenomen aan de raadpleging.
- **Keuzes in maatregelen.** Deze groep valt in haar keuzes op doordat er nauwelijks gekozen wordt voor de 50km/uur.
- Ook kiezen deelnemers in deze groep relatief vaak voor de fietstunnel bij de Torenstraat.
- **Kenmerken.** Deelnemers uit deze groep geven relatief vaak aan dat ze in landelijk gebied wonen (ten opzichte van stedelijk gebied). Ook zien we dat minder deelnemers uit deze groep aangeven de N65 te voet over te steken.

Opbouw van het onderzoeksrapport

1. Kwalitatieve analyse: waarom zijn maatregelen wel of niet gekozen?
2. LKCA: welke patronen zien we in de data?
3. Verschillen in socio-demografische gegevens
4. Cijfers over de raadpleging & methodologische verantwoording

Algemene resultaten – uitgesplitst naar omwonenden

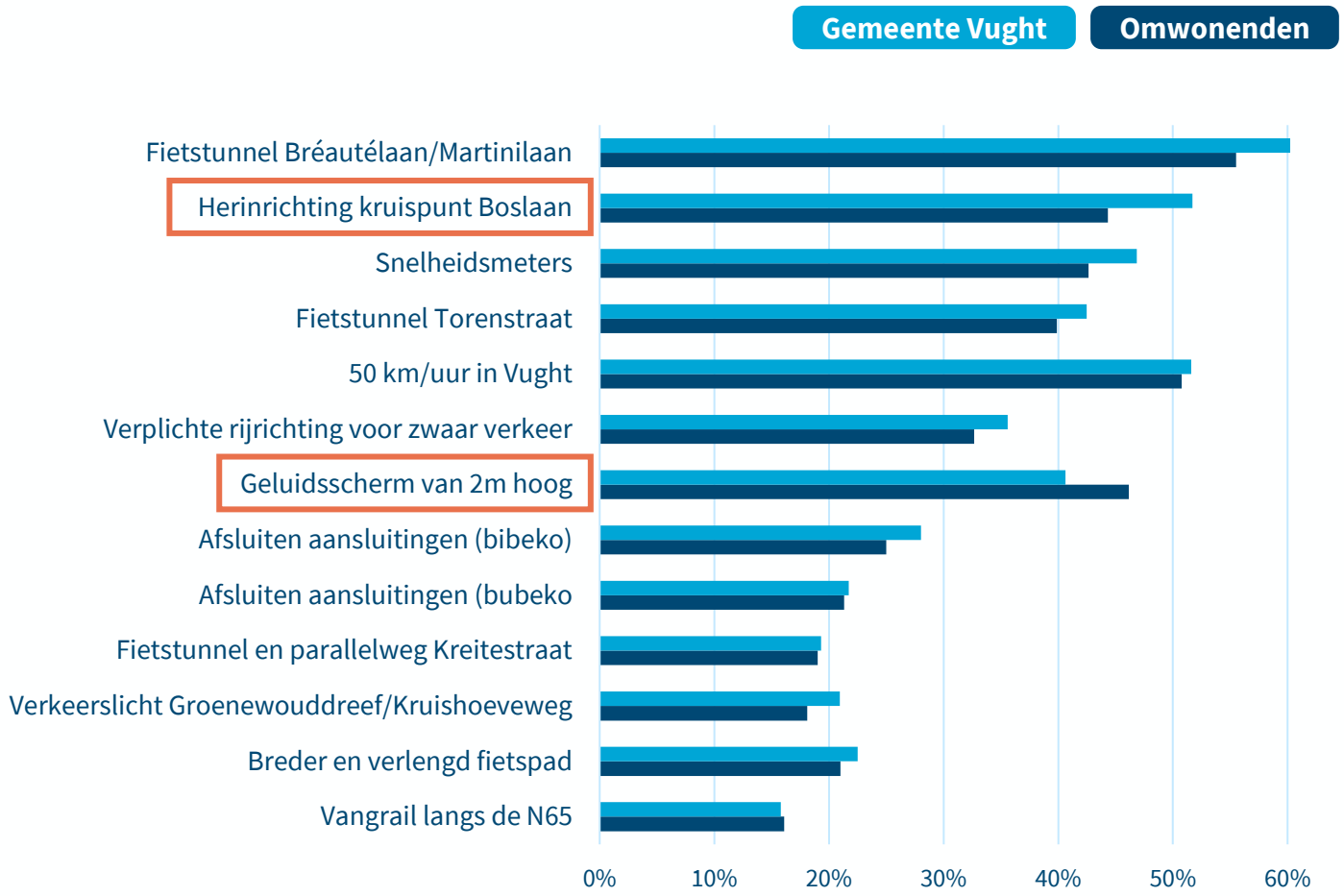


Inzichten

- Bij de N65 is er sprake van verschillende groepen belanghebbenden. Eén specifieke groep betreft de direct omwonenden*. Er hebben 652 omwonenden meegedaan.
- De antwoorden vanuit direct omwonenden komen in grote lijnen overeen met de voorkeuren van het totaal. We zien met name een verschil bij de maatregel 50km/uur (-8%) en plaatsen van een geluidsscherm (-9%).
- Op andere maatregelen zien we dat de totale groep deze meer heeft gekozen. Dit heeft er waarschijnlijk mee te maken dat door het vaker kiezen van de 2 genoemde maatregelen, er minder budget over was om andere maatregelen te kiezen.

*Direct omwonenden wordt gedefinieerd als eenieder die binnen 200 meter van de N65 woont.

Algemene resultaten – uitgesplitst naar gemeente Vught en omwonenden

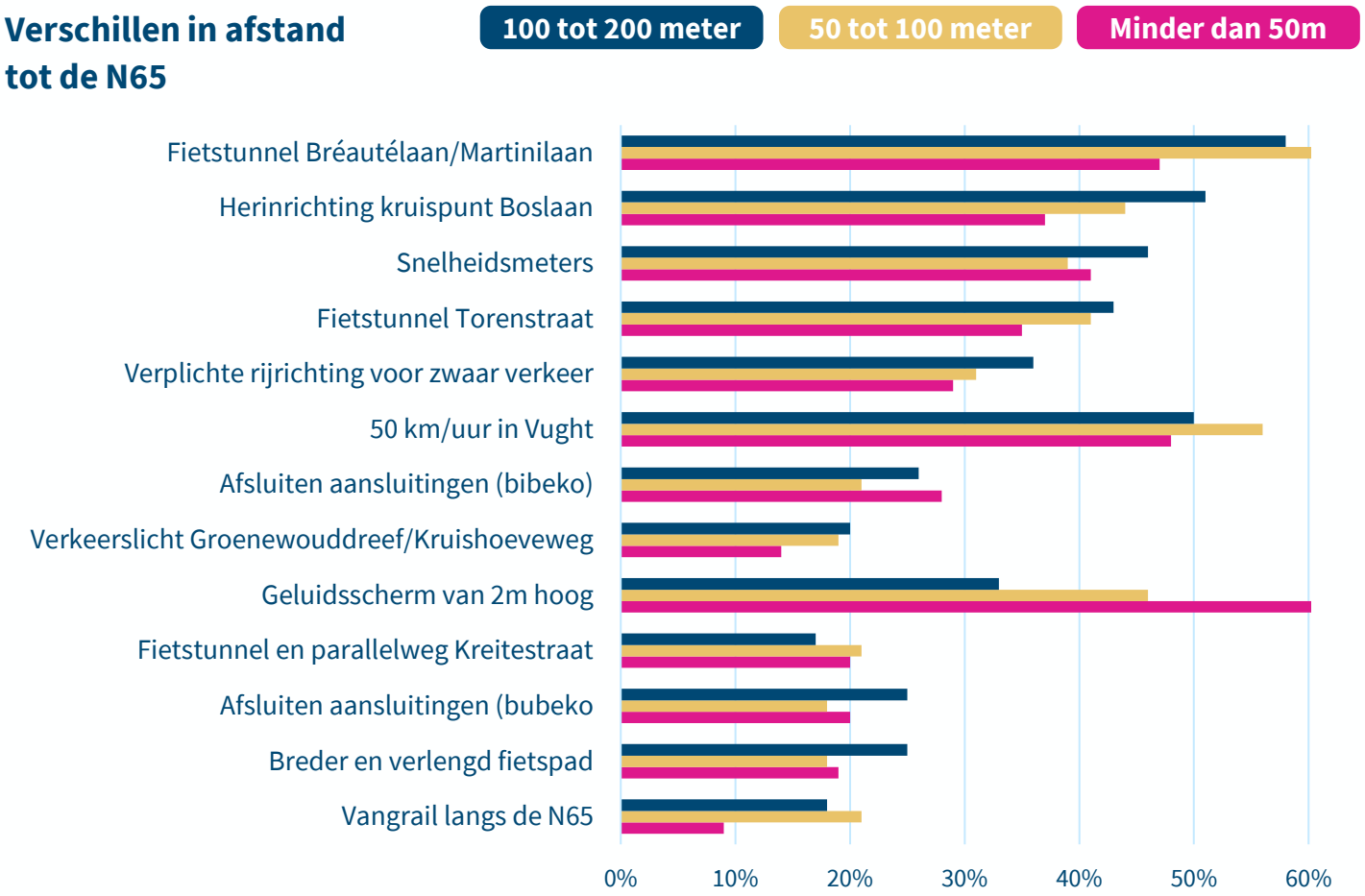


Inzichten

- Verder verdiepend is gekeken naar de verschillen tussen inwoners van de gemeente Vught en direct omwonenden.
- De antwoorden van inwoners uit Vught en omwonenden liggen dichter bij elkaar dan als we deze groepen vergelijken met het totaal.
- We zien de grootste verschillen bij de maatregel om kruispunt Boslaan te herinrichten (-8%) en bij het plaatsen van het geluidsscherm (+5%).
- Dat het geluidsscherm vaker is gekozen door direct omwonenden, is te verklaren omdat zij de meeste geluidshinder ervaren. In algemene zin zien we dat hoe dichter iemand bij de N65 woont, hoe vaker deze een geluidsscherm als maatregel kiest.

Algemene resultaten – uitgesplitst naar afstand tot de N65

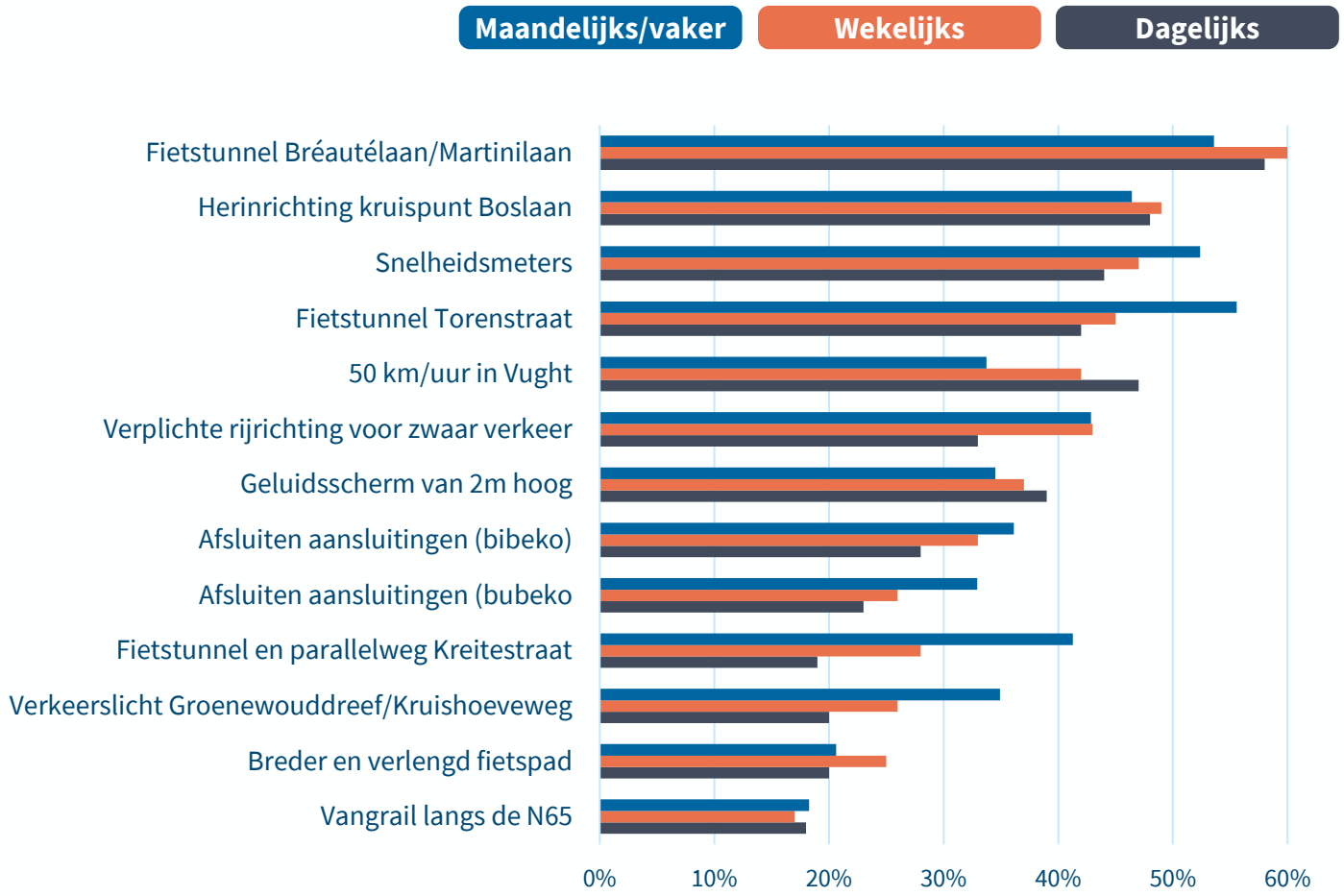
Verschillen in afstand tot de N65



Inzichten

- Een aanvullende analyse is gedaan om te kijken naar verschillen en overeenkomsten tussen mensen die omwonend zijn, maar dichter of verder weg van de N65 wonen (binnen de straal van 200 meter).
- Mensen die minder dan 50 meter tot de N65 wonen kiezen het vaakst voor een geluidsscherm van 2 meter hoog.
- De maatregel 50km/uur is het vaakst gekozen onder deelnemers die 50 tot 100 meter van de N65 wonen.

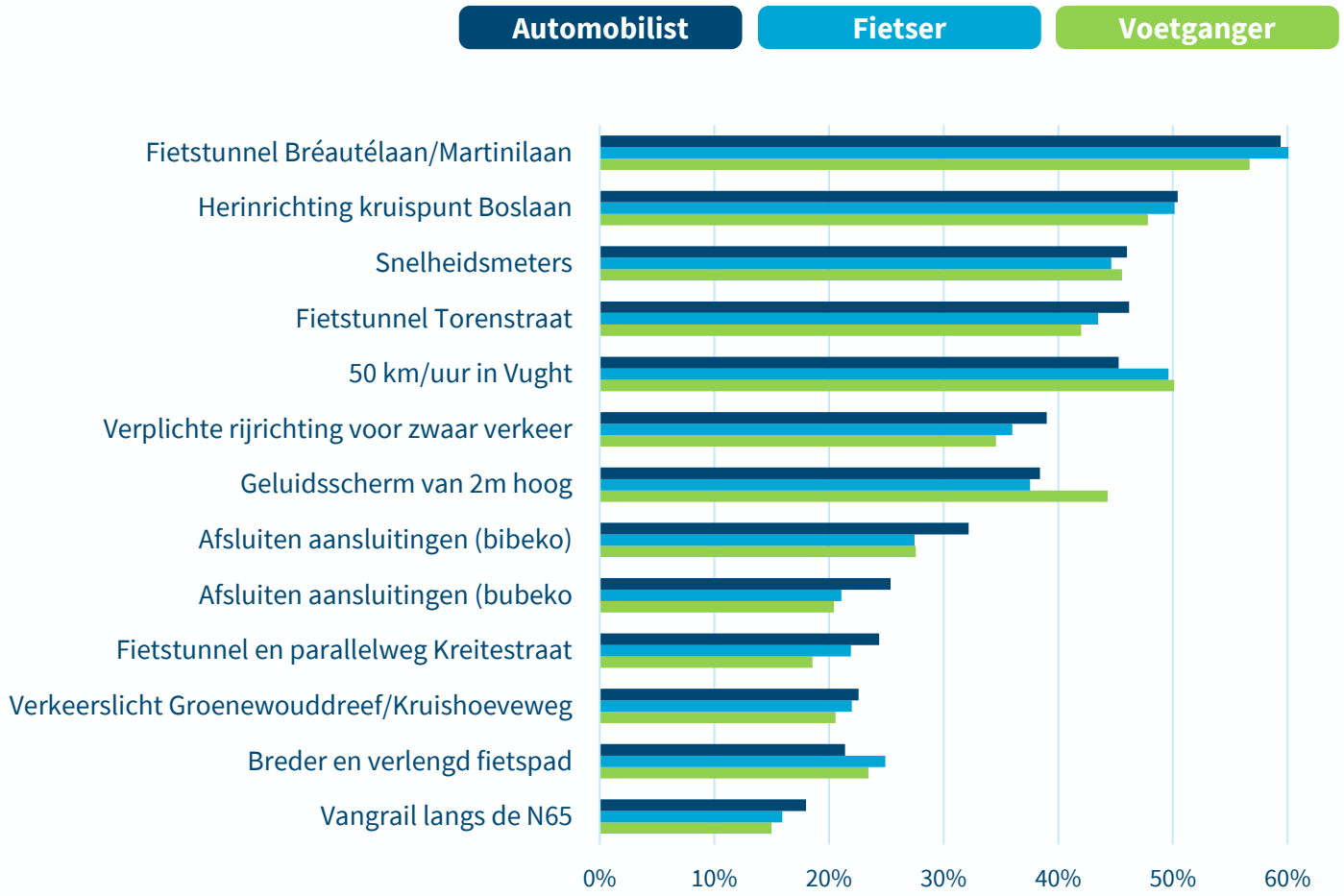
Algemene resultaten – uitgesplitst naar hoeveelheid gebruik van de N65



Inzichten

- Deelnemers die minder vaak gebruik maken van de weg (maandelijks of nog minder) kiezen veelal voor de fietstunnels. Daarnaast kiezen ze vaker het toevoegen van een verkeerslicht bij de Groenewouddreef/Kruishoeveweg.
- Hoe minder iemand gebruik maakt van de weg, des te minder vaak wordt de maatregel 50km/uur gekozen.
- Dagelijkse gebruikers van de N65 kiezen minder vaak voor de verplichte rijrichting voor zwaar verkeer en minder vaak voor de fietstunnel en parallelweg bij de Kreitestraat.

Algemene resultaten – uitgesplitst naar type gebruik van de N65

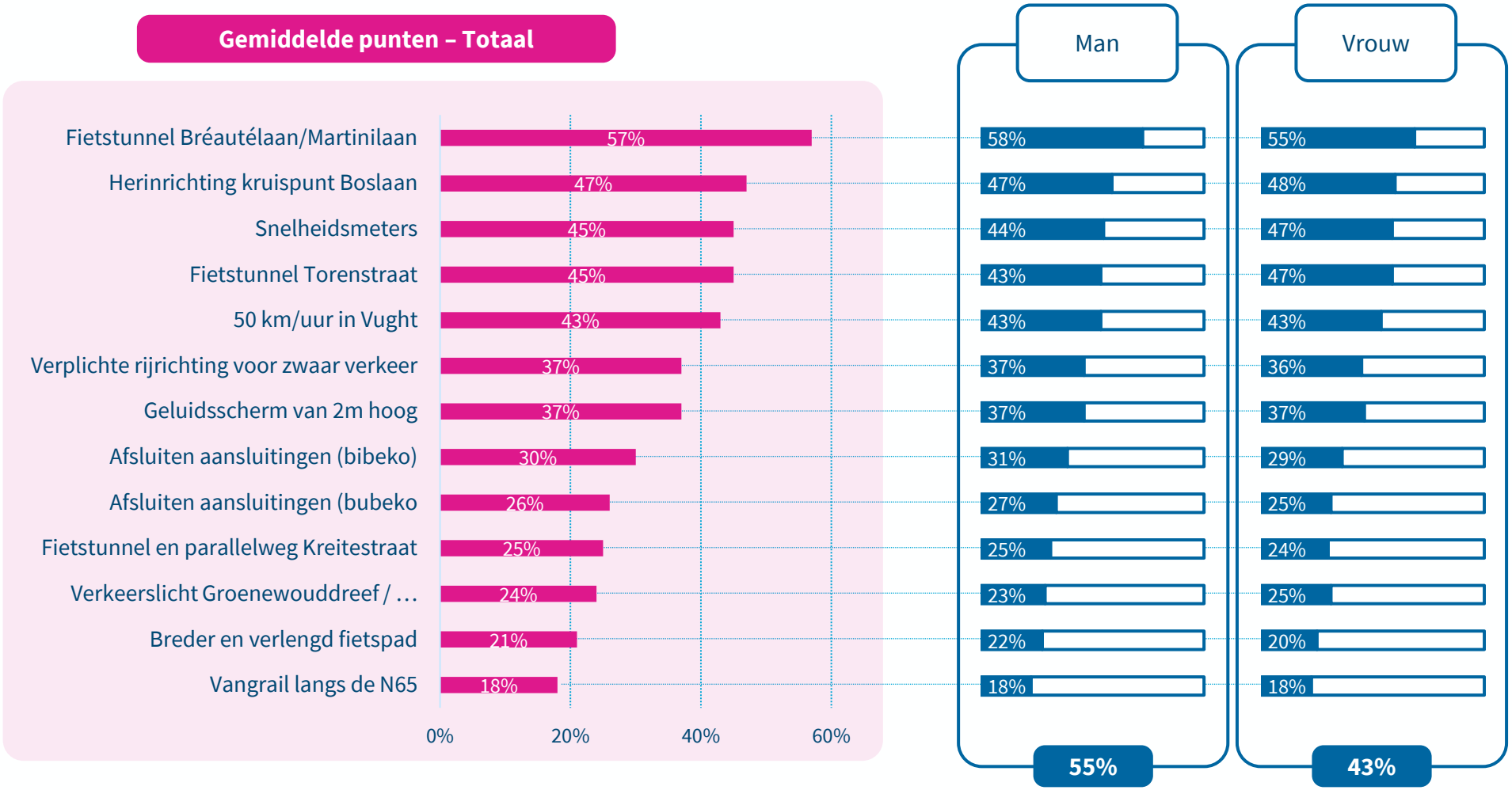


Inzichten

- In het type gebruik van de N65 zien we nauwelijks verschillen wat betreft de keuzes in de raadpleging.
- We zien dat mensen die te voet gebruik maken van de N65 vaker kiezen voor een geluidsscherm. Dit is mogelijk te verklaren doordat mensen die dichtbij wonen vaker te voet bij de N65 zullen zijn.
- Er is ook gekeken naar het verschil tussen mensen die met vrachtwagens of tractoren de N65 gebruiken of oversteken, hier zien we weinig tot geen verschil met de antwoorden die door automobilisten zijn gegeven.

Algemene resultaten – uitgesplitst naar gender

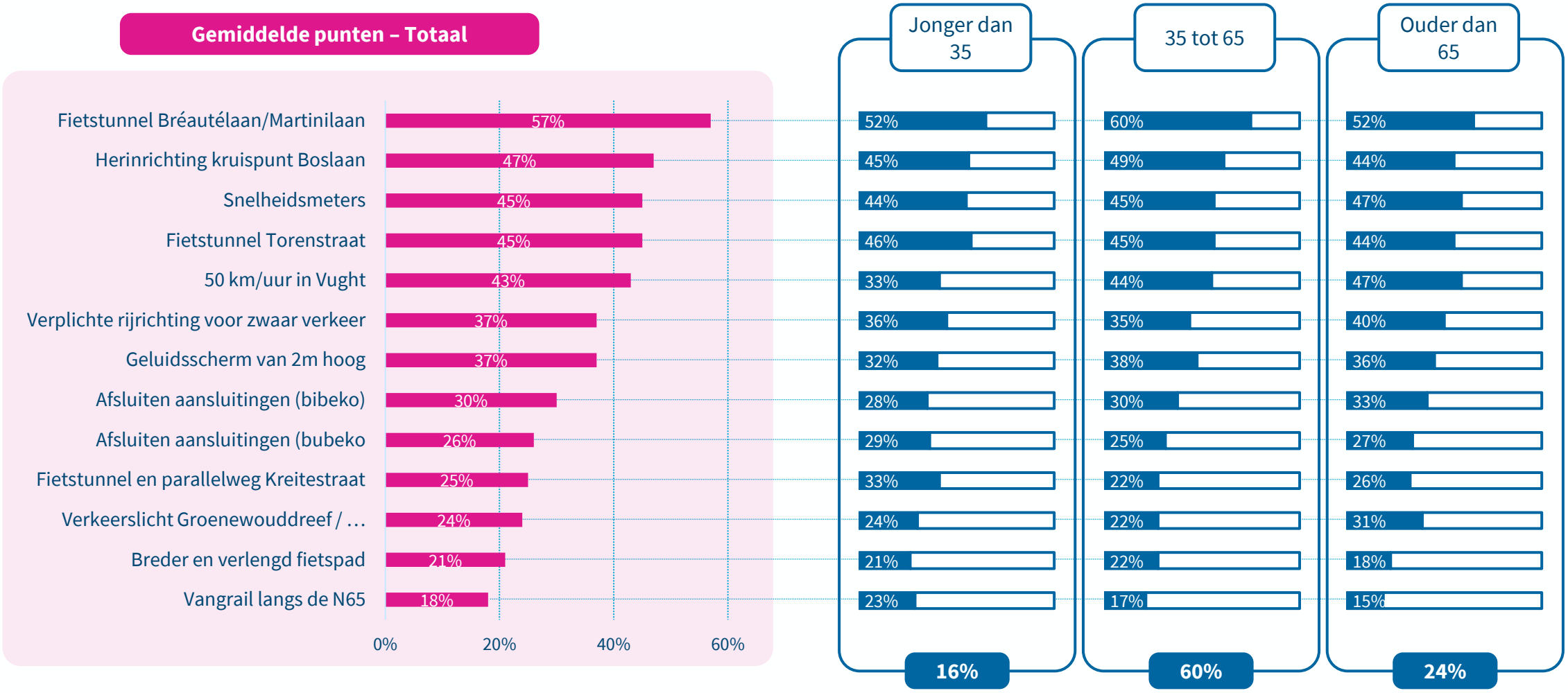
We zien nauwelijks verschillen in de resultaten tussen mannen en vrouwen.



NB: de totalen tellen niet op tot 100% omdat deelnemers de optie ‘anders / zeg ik liever niet’ konden kiezen.

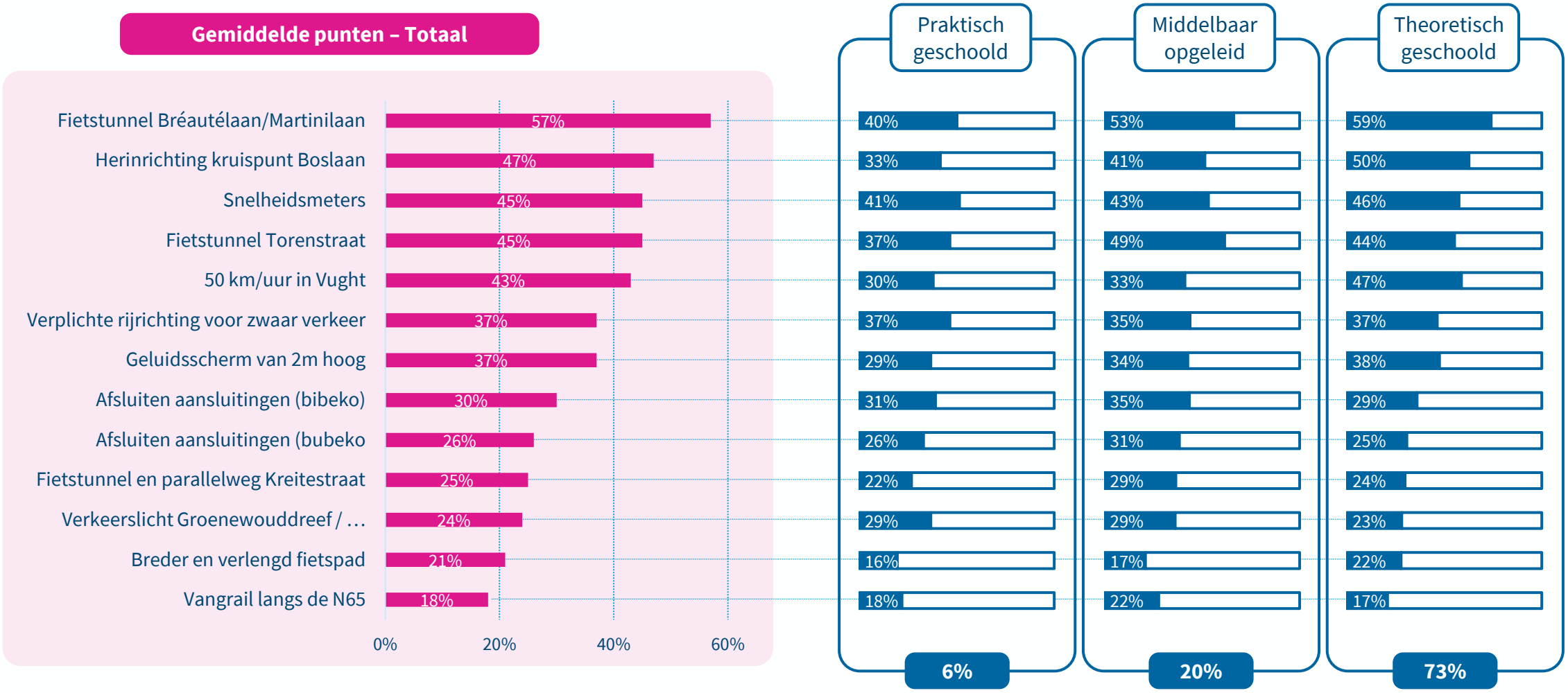
Algemene resultaten – uitgesplitst naar leeftijd

We zien enkele kleine verschillen in leeftijdsgroepen. Zo kiezen jongeren minder vaak voor 50km/uur en vaker voor een fietstunnel bij de Kreitestraat/Hoge Raam. Tussen de deelnemers vanaf 35 jaar zien we weinig verschillen, met uitzondering van de fietstunnel aan de Bréautélaan/Martinilaan en het verkeerslicht bij de Groenewouddreef/Kruishoeveweg.



Algemene resultaten – uitgesplitst naar opleidingsniveau

Onder de verschillende opleidingsniveaus zien met name verschil in de keuze voor de fietstunnels en herinrichting kruising Boslaan (beide minder gekozen door praktisch geschoolden) en de 50km/uur (vaker gekozen door theoretisch geschoolden).



NB: de totalen tellen niet op tot 100% omdat deelnemers de optie ‘zeg ik liever niet’ konden kiezen.

Opbouw van het onderzoeksrapport

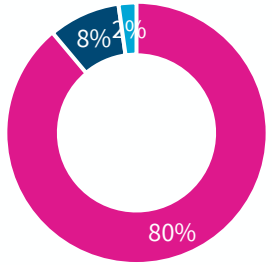
1. Kwalitatieve analyse: waarom zijn maatregelen wel of niet gekozen?
2. LKCA: welke patronen zien we in de data?
3. Verschillen in socio-demografische gegevens
4. Cijfers over de raadpleging & methodologische verantwoording

Deelnemers zijn positief over de raadpleging

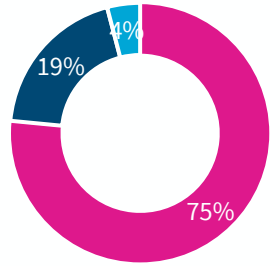
Toelichting

- 94% van de deelnemers geeft een voldoende aan de raadpleging. Gemiddelde rapportcijfer is een 7,3.
- Meer dan driekwart van de deelnemers kon zijn/haar mening kwijt in het onderzoek; 2% kon dat niet.
- Driekwart van de deelnemers vond het een eerlijk onderzoek.
- Opvallend is dat slechts een derde van de deelnemers het een belangrijk onderwerp vond om zijn/haar mening over te geven.
- Iets meer dan de helft van de deelnemers vond het onderzoek moeilijk te begrijpen.

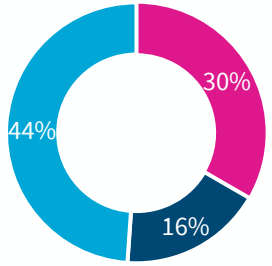
Ik kon mijn mening kwijt in dit onderzoek



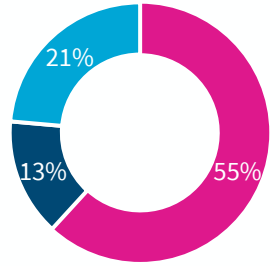
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is



Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



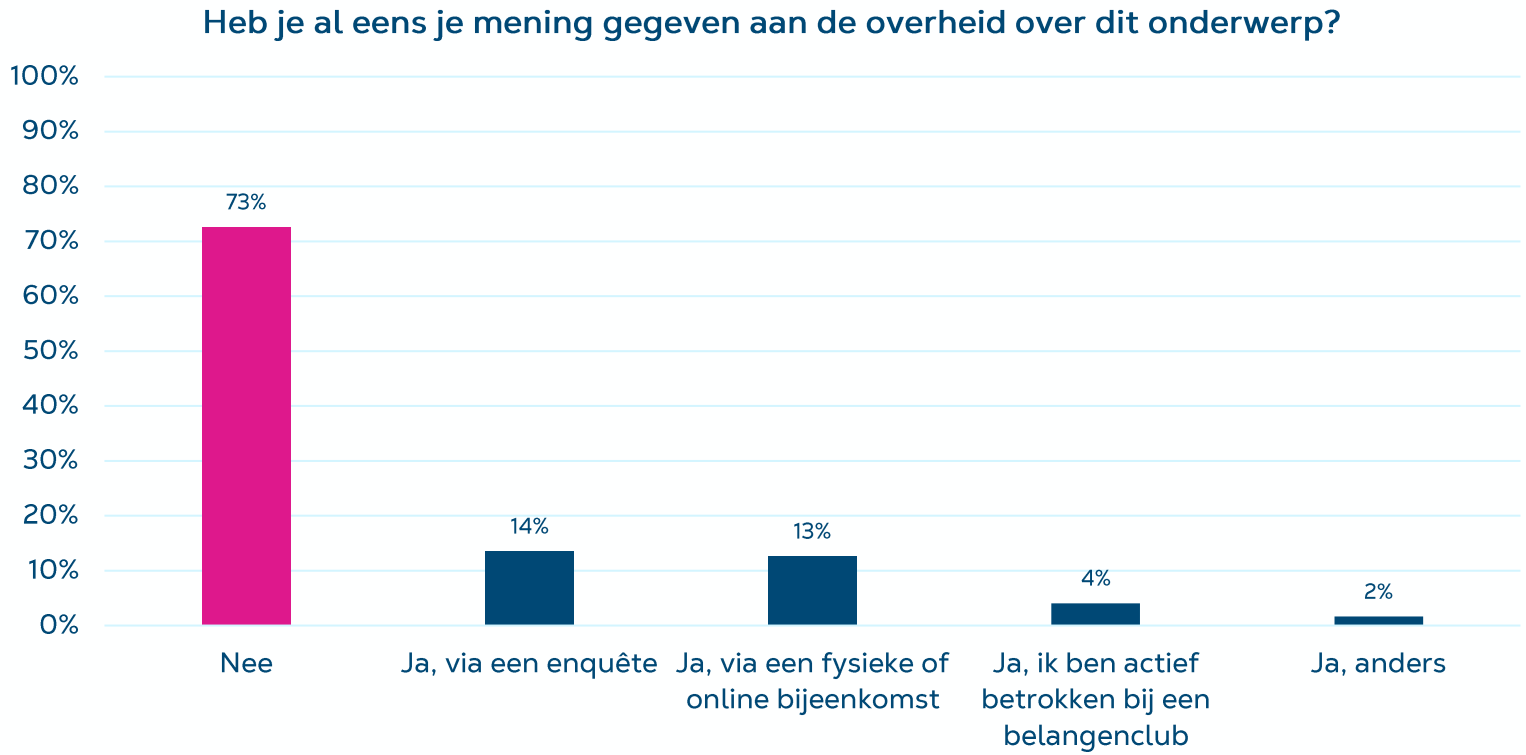
Ik vond het onderzoek moeilijk te begrijpen



We bereikten deelnemers wiens stem je niet vaak hoort

Inzichten

- Vraag: Heb je al eens je mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp?
- Bijna driekwart (73%) van de deelnemers had nog nooit zijn of haar mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp.
- De grafiek somt op tot meer dan 100%, omdat mensen meerdere opties konden aanvinken (omdat ze op meer manieren hun mening gegeven kunnen hebben).



Bijlage C. Kosteninschatting per maatregel

Bijlage C: Kostenraming

Op basis van de genoemde uitgangspunten in hoofdstuk 2 van het ramingsrapport van Fagus dd 29 juli 2024, worden de civieltechnische kosten voor de korte termijn maatregelen N65 geraamd zoals weergegeven in de tabel (exclusief BTW).

	Kostenraming	Bandbreedte -20%	Bandbreedte +20%
Aanleg parallelweg Helvoirt	€ 3.564.763,-	€ 2.851.810,-	€ 4.277.716,-
Aanleg parallelweg Vught	€ 3.755.161,-	€ 3.004.129,-	€ 4.506.193,-
Afsluiten aansluitingen en aanleg parallelweg (binnen Vught en Helvoirt)	€ 3.479.722,-	€ 2.783.778,-	€ 4.175.666,-
Fiets- en voetgangerstunnel Kreitestraat	€ 5.848.698,-	€ 4.678.958,-	€ 7.018.438,-
Verbeteren fietspaden en routes	€ 19.285.643,-	€ 15.428.515,-	€ 23.142.771,-
Aanbrengen vangrail	€ 15.908.765,-	€ 12.727.012,-	€ 19.090.518,-
Aanbrengen geluidscherm Vught	€ 3.306.405,-	€ 2.645.124,-	€ 3.967.686,-
Aanbrengen geluidscherm Helvoirt	€ 2.530.466,-	€ 2.024.373,-	€ 3.036559,-
Snelheid verlagen BIBEKO Vught	€ 543.034,-	€ 434.427,-	€ 651.641,-
Snelheid verlagen BIBEKO Helvoirt	€ 507.131,-	€ 405.705,-	€ 608.557,-
Fiets- en voetgangerstunnel Torenstraat	€ 3.882.559,-	€ 3.106.047,-	€ 4.659.071,-
Fiets- en voetgangerstunnel Martinilaan	€ 3.882.559,-	€ 3.106.047,-	€ 4.659.071,-
Aanbrengen VRI t.h.v. Loetje	€ 242.896,-	€ 194.317,-	€ 291.475,-
Herinrichten kruising Boslaan	€ 549.558,-	€ 439.646,-	€ 659.470,-
Instellen verplichte rijrichting voor voertuigen langer dan 5,0m	€ 842,-	€ 674,-	€ 1.010,-
Aanbrengen bewustzijnsmaatregel	€ 1.513,-	€ 1.210,-	€ 1.816,-

Tabel 3-1 civieltechnische kosten Korte termijn maatregelen Vught excl. BTW met bandbreedte

Bijlage D. Gesprekspartners

Bijlage D: Gesprekspartners

Voor dit onderzoek is gesproken met de volgende partijen:

- Gemeente Vught
- Gemeente Oisterwijk
- Provincie Noord-Brabant
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Rijkswaterstaat

- Samen voor Vught
- Comité N65
- Vught Participeert
- Bomenstichting
- IVN NMG Vught
- VNO-NCW
- MKB Vught

De gesprekken zijn gebruikt om de maatregelen aan te scherpen en de raadpleging vorm te geven.

wb de ruimte

STUDIO BEREIKBAAR

POPULYTICS
What would you do?