Vught

Raadsinformatiebrief

Datum	21 september 2026
Onderwerp	Raadsinformatiebrief voortgang Kortetermijnmaatregelen (KTM) N65
Zaaknummer	Z25 - 298502
Documentnr.	UIT/26 - 790532

Inleiding

Op 2 juli 2026 is de raad op de hoogte gebracht over de voortgang van de bestuurlijke opdracht voor het uitwerken van de kortetermijnmaatregelen N65 (nu: KTM N65). Het doel van de opdracht is te komen tot een samenhangende set van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, leefbaarheid en bereikbaarheid langs het traject. In het bijzonder binnen de bebouwde kom van de kernen Vught en Helvoirt.

Met deze brief informeren wij de raad over de resultaten van de technische- en ruimtelijke uitwerking van de KTM N65. De eerste bevindingen zijn op 27 augustus 2026 in de beeldvormende stuurgroep N65 besproken. Op 9 oktober 2026 liggen de voorstellen ter besluitvorming voor in de stuurgroep over het vervolg. Uiteraard wordt daarbij rekening gehouden met de uiteindelijke besluitvorming door de raad.

Voorgeschiedenis

Op 17 december 2025 is een raadsinformatiebrief uitgestuurd over de bestuurlijke opdracht (Het Rijk, provincie, gemeenten) van de stuurgroep N65 van 7 oktober 2025. Hierin werd de raad geïnformeerd over de vervolgstappen ná het participatietraject voor kortetermijnmaatregelen (in 2024) om de leefbaarheid en verkeersveiligheid langs de N65 te verbeteren.

Inhoudelijk

De belangrijkste conclusie uit de technische- en ruimtelijke uitwerking is dat de onderzochte maatregelen KTM N65 uitvoerbaar zijn, concreet:

1. Aanleg van een fietsbrug nabij de De Bréautélaan / Martinilaan in Vught;
2. Aanleg van een fietsbrug nabij de Torenstraat in Helvoirt;
3. Herinrichting van de kruising van de Boslaan/Vijverbosweg met de N65;
4. Plaatsen snelheidsmeters langs de N65 in de bebouwde kom van Vught;
5. Plaatsen van geluidschermen langs de N65 binnen de bebouwde kom van Vught en Helvoirt;
6. Saneren 'koude' aansluitingen binnen en buiten de bebouwde kom van Vught en Helvoirt;
7. Plaatsen van bermbeveiliging (vangrails) langs de N65.

Daarbij zijn wel diverse belangrijke aandachtspunten geïdentificeerd door de ambtelijke werkgroep, die in het vervolgtraject verder moeten worden uitgewerkt:

- Elke maatregel afzonderlijk is uitvoerbaar. De uitdaging ligt echter in de combinatie van maatregelen, met name op locaties waar meerdere maatregelen samenkomen. Daarom is het van belang om deze in onderlinge samenhang verder te ontwerpen, zodat ze ruimtelijk optimaal en integraal kunnen worden ingepast. Dit geldt bijvoorbeeld voor geluidschermen, koude aansluitingen en bermbeveiliging.
- Bij de jaren-30 woningen aan de Helvoirtseweg 197 t/m 207B (nabij kruising N65 - Vijverbosweg) is de beschikbare ruimte beperkt, waardoor de maatregelen daar niet zonder aanpassingen van de kruising met de N65 inpassen. Het advies is om de locatie nader te onderzoeken zodat uitsluitsel gegeven kan worden over het toepassen van de maatregelen.
- Een verkeerkundige doorrekening van het totale pakket maatregelen dient nog plaats te vinden om de effecten op de doorstroming op de N65 en onderliggende wegennet inzichtelijk te maken. Daaruit kan blijken dat, buiten de scope van de onderzochte maatregelen, aanpassingen aan wegen of kruisingen nodig zijn om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen.
- De keuze voor ongelijkvloerse fietsverbindingen dient te worden afgestemd op PHS-Vught (fietstunnel Rembrandtlaan) en de doorfietsroute (F65). Zo ontstaat een goede en toekomstbestendige fietsverbinding.
- De mogelijke inpassing van een *tijdelijke fietsbrug in Vught, waarbij deze aan beide zijden van de N65 over twee opritten beschikt (de zogenoemde H-variant).
- Bij Restaurant Loetje (Groenewouddreef/Kruishoeveweg) wordt de mogelijkheid onderzocht om het bestaande kruispunt te voorzien van verkeerslichten voor de afwikkeling van verkeer op de parallelwegen, zoals landbouwverkeer en overig verkeer van aanliggende percelen en bedrijven. Hierdoor ontstaat op deze locatie een extra oversteekmogelijkheid, waardoor verkeer niet via de parallelwegen naar Vught of Helvoirt hoeft te rijden om over te steken.
- Verder wordt onderzocht of de faunapassage in Helvoirt uit het VKA+ kan worden meegenomen in de verdere uitwerking, zodat deze mogelijk gelijktijdig met andere maatregelen kan worden gerealiseerd. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar kansen voor werk-met-werk maken.

*tot moment uitvoering VKA+/verdiepte ligging N65.

In de bijlage wordt nader ingegaan op de technische- en ruimtelijke uitwerking. De beoordeling laat zien op welke wijze de maatregelen technisch haalbaar zijn. Ook wordt benoemd aan welke voorwaarden moet worden voldaan om de maatregelen in de omgeving in te passen.

Financiën

Parallel aan het ontwerpproces zijn kostenramingen gemaakt voor de kansrijke varianten. Deze ramingen geven inzicht in de financiële consequenties van de verschillende oplossingen en ondersteunen de verdere afwegingen binnen de stuurgroep N65. De ramingen dienen nog concreter gemaakt te worden, in samenhang van de kortetermijnmaatregelen en gevolgen voor het onderliggende wegennet. Daarna gaat de stuurgroep afspraken maken over de uiteindelijke verdeling van de kosten voor de uitvoering van de maatregelen.

Standpunt / Besluit college van B en W

Het college is verheugd dat samen met de partners een duidelijke stap vooruit is gemaakt in de uitwerking van de kortetermijnmaatregelen voor de N65.
Het college geeft aan in de verdere uitwerking nadrukkelijk te letten op de kosten van de maatregelen. Het te nemen besluit om gezamenlijk, met het Rijk, provincie en gemeente Oisterwijk, een realisatieplan (een plan waarin daadwerkelijk staat “hoe” het project wordt uitgevoerd) op te stellen voor de KTM N65, wordt als een belangrijke stap gezien om de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op en rond de N65 te verbeteren. De gezamenlijke aanpak geeft vertrouwen in een gedragen, financieel haalbaar en uitvoerbaar resultaat.

Tijdsplanning

De verdere voorbereiding van de realisatie gaat naar verwachting minimaal één jaar in beslag nemen. In deze periode worden de maatregelen verder onderzocht en voorbereid. Na afronding van deze voorbereidingen, de ruimtelijke/juridische procedures en de aanbesteding, volgt de uitvoering van de maatregelen. Hierbij is o.a. een raakvlak (fysiek en ‘werk-met-werk’ maken) met de werkzaamheden van het project PHS-Vught (verdiept spoor). Zo wordt in de planning rekening gehouden met het afsluiten van de N65 voor de “omklap” van de N65 en het spoor. Onder voorbehoud van besluitvorming door de stuurgroep starten de werkzaamheden in 2028. Maatregel 4 (snelheidsmeter) kan eerder worden uitgevoerd. De gemeente is hierover met Rijkswaterstaat in gesprek. Voor de uitvoering van deze maatregel is een vergunning van Rijkswaterstaat nodig.

Planning op hoofdlijnen
Najaar 2026:

- 9 oktober: besluitvorming KTM N65 in de stuurgroep t.b.v.
  - Uitwerking maatregelen en kosten;
  - Kostenverdeelsleutel;
  - Vervolgopdracht aan de ambtelijke werkgroep N65 voor het opstellen van een Realisatieplan, als basis voor de Uitvoeringsovereenkomst.

- Interne afhechting van de besluitvorming bij de BOK-partners.

Voorjaar 2027:
- Opstellen van een Realisatieplan en Uitvoeringsovereenkomst.
- Na besluit over de Uitvoeringsovereenkomst door de stuurgroep N65 starten de verdere werkzaamheden voor de realisatie.

Vanaf medio 2027 start met de voorbereidingen van de realisatie, met:
- Uitwerken van het schetsontwerp/voorlopig ontwerp richting definitief ontwerp
- Uitvoeren de onderbouwende en conditionerende onderzoeken voor de ruimtelijke/juridische procedures en uitvoering.
- Uitvoeren van het benodigde akoestisch onderzoek in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), uitwerken van de geluidsaneringsplannen en juridische procedure.
- Voorbereiden van de contractdocumenten en uitvoeren van de aanbesteding.
- Doorlopen van de ruimtelijke/juridische procedures.

In de Raadsdialoog op 8 oktober 2026 wordt de raad nader geïnformeerd over de voortgang. De raad heeft de mogelijkheid haar reflectie te delen met de ambtelijke werkgroep N65. Deze wordt betrokken bij de uitwerking van het realisatieplan, waarin de maatregelen in hun onderlinge samenhang definitief worden uitgewerkt en uitgevoerd binnen de door de raad beschikbaar te stellen financiële kaders. Hier is een besluit van de raad nodig, dat in het voorjaar van 2027 valt te verwachten.

Burgemeester en wethouders van Vught,

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

Bijlage(n):
- Technische haalbaarheid en integrale beoordeling kortetermijnmaatregelen N65

Bijlage: Technische haalbaarheid en integrale beoordeling kortetermijnmaatregelen N65

Technische inpasbaarheid van de maatregelen

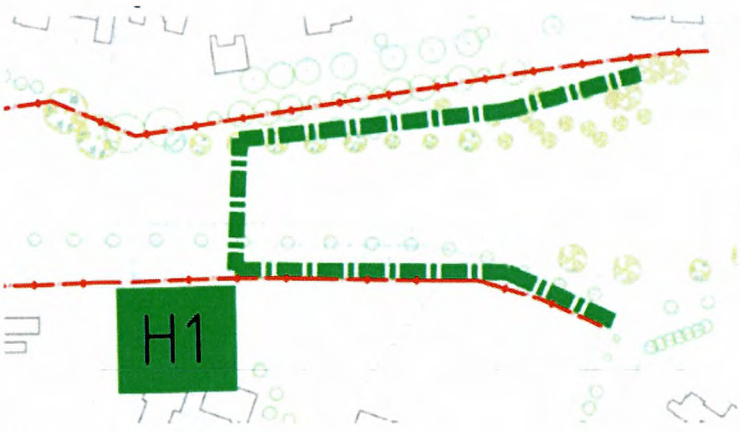
Per maatregel is de technische uitvoerbaarheid onderzocht. Het onderzoek laat per maategel zien a) waar deze zonder problemen kan worden uitgevoerd, b) waar technische aanpassingen nodig zijn, en c) waar een maatregel niet mogelijk is zonder aanpassing aan de N65.

Maatregelen 1 en 2: ongelijkvloerse fietsverbindingen in Vught en Helvoirt

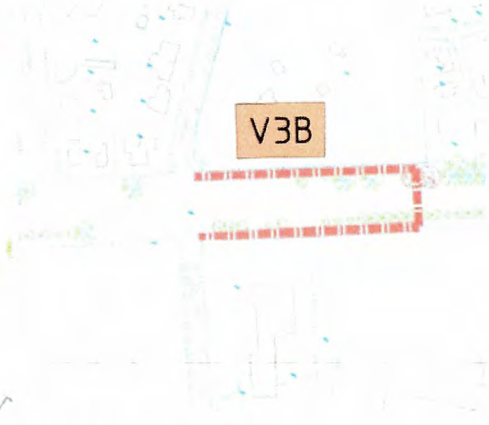
Voor de ongelijkvloerse fietsverbindingen bij de kruisingen N65 - De Bréautélaan / Martinilaan in Vught (maatregel 1) en N65 - Torenstraat/Molenstraat in Helvoirt (maatregel 2) zijn verschillende oplossingen bekeken: een fietstunnel en een fietsbrug.

Conclusie en advies van de ambtelijke werkgroep:

- Uit de uitgevoerde haalbaarheidsstudie blijkt dat voor zowel de locatie in Vught als in Helvoirt een ongelijkvloerse fietsverbinding technisch, financieel en ruimtelijk haalbaar is. Vervolgens komt op basis van de integrale afweging in de Trade-off Matrix (TOM) voor beide locaties een lichte fietsbrug[1] als voorkeursvariant naar voren: V3B (Vught) en H1 (Helvoirt). Een variant met twee opritten (de zogenaamde H-variant) voor Vught wordt nader onderzocht of deze past binnen de beschikbare ruimte van het VKA+. De ruimtelijke inpassing van een fietstunnel is evenzo ruimtelijk ingewikkeld, zonder aanpassingen aan de N65.



H1 Helvoirt – lichte fietsbrug



V3B Vught – lichte fietsbrug

[1] Een lichte fietsbrug wordt gezien als een brug met een tijdelijk karakter en/of een modulair ontwerp, zodat de brug kan worden hergebruikt. Vormgeving is sober en doelmatig. In lijn met de ROK (richtlijn ontwerp kunstwerken) wordt uitgegaan van 'Veilige Levensduur' voor gebruik door fietsers en voetgangers.

De voorkeursvarianten worden verder uitgewerkt, met aandacht voor:
  - De verkeerskundige effecten en aansluiting op bestaande en toekomstige fiets- en autostromen, waarbij ook wordt afgewogen of bestaande oversteekplaatsen voor langzaam verkeer over de N65 kunnen vervallen;
  - Een mogelijke uitbreiding van de fietsbrug in Vught met extra toeritten (met als een resultaat een H-variant);
  - De integrale samenhang met de overige kortetermijnmaatregelen langs de N65;
  - De financiële onderbouwing en investeringskosten.
- Bij de verdere uitwerking wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de fietsstromen, waaronder de realisatie van de fietsroute F65 en de PHS-fietstunnel ter hoogte van de Rembrandtlaan.
- De definitieve besluitvorming over het type en de locatie van de ongelijkvloerse fietsverbindingen wordt gebaseerd op een integrale afweging, waarbij de toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten, ruimtelijke inpassing, financiële aspecten en de samenhang met de overige N65-maatregelen in samenhang worden meegewogen.

Maatregel 3: herinrichting van het kruispunt Boslaan–Vijverbosweg

Voor het kruispunt Boslaan - Vijverbosweg is een ontwerp gemaakt om de doorstroming en verkeersafwikkeling te verbeteren. De opgave is uitgewerkt in twee varianten:

1. Een variant met minimale impact op de omgeving en zoveel mogelijk passend binnen de huidige gebruiksgrenzen. De variant heeft minimale verkeerskundige impact.
2. Daarnaast is een variant uitgewerkt waarbij de opstellengtes voor de auto's zijn afgestemd op de verkeerskundige behoefte. Deze past binnen de eigendoms-grenzen en maakt gebruik van de in het VKA+ aangekochte percelen.

Conclusie en advies van de ambtelijke werkgroep:

- De variant waarbij de opstellengtes voor de auto's zijn afgestemd op de verkeerskundige behoefte heeft de voorkeur voor de herinrichting van het kruispunt Boslaan - Vijverbosweg. De effecten van deze variant dienen dan ook verder te worden onderbouwd met een verkeerskundige doorrekening.
  In de verdere uitwerking wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke, integrale inpassing van de andere maatregelen, te weten: geluidschermen, opheffen koude aansluitingen en effecten aan het kruispunt Martinilaan/De Bréautélaan vanwege de in te passen fietsbruggen.

Maatregel 4: plaatsen van snelheidsmaatregelen langs de N65

Over de plaatsing van snelheidsmeters langs de N65 vindt momenteel afstemming plaats met Rijkswaterstaat. Indien het huidige voorstel door Rijkswaterstaat wordt vergund, worden binnen de bebouwde kom van de gemeente Vught twee snelheidsmeters geplaatst.

Maatregel 5: plaatsing van geluidschermen conform de eisen van Rijkswaterstaat binnen de bebouwde kommen van Vught en Helvoirt

Om de geluidsoverlast van de N65 te verminderen, is het voornemen om geluidschermen te plaatsen ter hoogte van de saneringswoningen langs de weg. Deze maatregel is één van de gekozen maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen. De exacte locaties en afmetingen van de geluidschermen worden bepaald op basis van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) en het Doelmatigheidscriterium uit de wet- en regelgeving. De schermen worden verkeersveilig ingepast, waarbij rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van de aansluitingen en de sociale veiligheid.

Conclusie en advies van de ambtelijke werkgroep:

- De plaatsing van de geluidschermen is mogelijk, waarbij in de verdere uitwerking aandacht wordt besteed aan de locaties met een complexe inpassing, met name bij de tank- en verzorgingsplaatsen van BP en Esso in Helvoirt en de Helvoirtseweg 197 t/m 207B (nabij kruising N65 - Vijverbosweg) in Vught. Onderzocht worden de ruimtelijke effecten, waaronder de gevolgen voor bomen, zichtlijnen en de geluidseffecten.
- De locatie Helvoirtseweg 197 t/m 207B (nabij kruising N65 - Vijverbosweg) vergt een nadere afweging over de gewenste oplossing, gezien de beschikbare ruimte, de inpassing met de andere maatregelen en mogelijke aanpassing aan de N65.

Maatregel 6: sanering van de zogenoemde 'koude' aansluitingen binnen en buiten de bebouwde kom

Om de verkeersveiligheid op de N65 te verbeteren, is het voorstel om particuliere inritten en kleinere gemeentelijke wegen niet langer rechtstreeks op de N65 aan te sluiten. Deze aansluitingen worden verlegd naar een parallelweg, waardoor verkeer via de grotere kruispunten de N65 op- en afrijdt of kan oversteken. De parallelstructuur wordt ingericht als fietsstraat, volgens de CROW-richtlijnen voor hoofdfietsroutes.

Conclusie en advies van de ambtelijke werkgroep:

- De effecten van de gewijzigde verkeersstromen door het opheffen van de ‘koude’ aansluitingen dienen nader onderzocht te worden, met name op de gevolgen voor het onderliggend wegennet.

- Daarbij wordt de oversteekbaarheid van het kruispunt bij de Groenewouddreef / Kruishoeveweg (bij Restaurant Loetje) betrokken, inclusief de aanleg van een nieuwe noord-zuidverbinding voor langzaam verkeer (met name voor landbouwverkeer), inclusief een verkeersregelinstallatie. Dit wordt wenselijk geacht omdat het alternatief - een aanleg van parallelwegen - ruimtelijk niet inpasbaar is, dan wel tot hogere kosten gaat leiden.
- Voor de locatie Helvoirtseweg 197 t/m 207B (nabij kruising N65 - Vijverbosweg) in Vught is het niet mogelijk een parallelweg en volledige sanering van de 'koude' aansluitingen te maken, zonder mogelijke aanpassingen aan de N65.

Maatregel 7: aanleg van bermbeveiliging, inclusief halfverharde bermen

Om de verkeersveiligheid langs de N65 te verbeteren, wordt voorgesteld om op verschillende locaties bermbeveiliging en halfverharde bermen aan te leggen. Beide maatregelen zijn integraal onderdeel van het ontwerp en versterken elkaar in het vergroten van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. De halfverharde berm fungeert daarbij als vlucht- en bergingszone tussen de rijbaan en de geleiderail, waardoor ruimte ontstaat voor gestrande voertuigen en voor het kunnen laten passeren van nood-en hulpdiensten.

Waar de beschikbare ruimte beperkt is, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van bomen of andere obstakels, is gezocht naar passende alternatieven, zoals een smallere geleiderail of een barrier. De uitwerking van de bermbeveiliging wordt integraal afgestemd met de aanleg van de geluidschermen, zodat een samenhangende, verkeersveilige en ruimtelijk goed inpasbare oplossing ontstaat.

Conclusie en advies van de ambtelijke werkgroep:

- De bermbeveiliging dient verder uitgewerkt te worden als één samenhangend ontwerp voor de kortetermijnmaatregelen (geluidschermen - opheffen 'koude' aansluitingen - bermbeveiliging) over het gehele tracé.
- Het dwarsprofiel incl. locatie bermbeveiliging en breedte van de halfverharde berm (vluchtzone) dient afgestemd te zijn op de eisen van de nood- en hulpdiensten, zodat de bereikbaarheid en incidentafhandeling langs de N65 wordt gewaarborgd.
- In de verdere uitwerking dienen de gevolgen voor de bomen (onder andere aan de hand van een Bomen Effect Analyse (BEA)) en de omgeving inzichtelijk te worden gemaakt. Waar mogelijk dienen mitigerende maatregelen en optimalisaties te worden onderzocht.

Samenhang en integraliteit van de kortetermijnmaatregelen

Naast de afzonderlijke beoordeling van de kortetermijnmaatregelen wordt momenteel ook gewerkt aan het samenbrengen van de maatregelen tot één integraal ontwerp.

- De keuze voor de ongelijkvloerse fietsverbindingen in Vught en Helvoirt heeft direct invloed op de benodigde ruimte, de ligging van parallelwegen, de plek van geluidschermen en de noodzaak van bermbeveiliging. Daarnaast moeten de ontwerpen worden afgestemd op het project PHS-Vught en de toekomstige doorfietsroute Tilburg - 's-Hertogenbosch.
- Voor een veilige, leefbare en technisch haalbare N65 is het essentieel de geluidschermen (M5), het opheffen van de koude aansluitingen (M6) en de bermbeveiliging (M7) integraal te ontwerpen. Deze maatregelen kunnen niet los van elkaar worden gezien.
- Op een aantal locaties vraagt deze integrale afweging om aanvullende ontwerpkeuzes of blijkt de inpassing complex. Zo komen bij het wegvak N65 tussen en nabij de Boslaan - Vijverbosweg en Snippenlaan - Hoevensestraat meerdere maatregelen samen: een geluidscherm, het opheffen van een koude aansluiting en een parallelweg, samen met de herinrichting van het kruispunt. Een integraal ontwerp waarin alle maatregelen gelijktijdig worden gerealiseerd, lijkt binnen de huidige randvoorwaarden niet uitvoerbaar. Daarom wordt geadviseerd een doorstroomanalyse uit te voeren voor de kruispunten Boslaan - Vijverbosweg en De Bréautélaan - Martinilaan, waarbij ook een eventuele openstelling van de Jagersboslaan voor doorgaand gemotoriseerd verkeer als toekomstige ontwikkeling wordt meegenomen.
- Ook bij de kruising De Bréautélaan - Martinilaan is een integrale ontwerpkeuze nodig, op basis van een doorstroomanalyse van de verkeersstromen, voor de uitvoering van de ongelijkvloerse fietsverbinding en de gevolgen daarvan voor de verkeersafwikkeling.
- Verder wordt gekeken naar de bereikbaarheid en oversteekbaarheid ter hoogte van restaurant Loetje (Groenewouddreef - Kruishoeveweg), waar de keuze voor het al dan niet toestaan van landbouwverkeer op de N65, de aanleg van aanvullende parallelwegen en een eventueel kruispunt met de Groenewouddreef in samenhang moeten worden afgewogen.

Om de kortetermijnmaatregelen mogelijk te maken, dienen bomen gekapt te worden. Uiteraard is gekeken dit te beperken. De bomen die gekapt worden, dienden evenzo verwijderd te worden voor de verdiepte ligging van het VKA+. Per saldo worden voor de kortetermijnmaatregelen ongeveer de helft minder bomen gekapt dan was voorzien in het VKA+. Het exacte aantal volgt in de uitwerking van de volgende fase.