

Van: [Marianne van Erp](mailto:Marianne.van.Erp@gemeentebelangen.vught.nl)
Aan: info@gemeentebelangen.vught.nl; info@pvda-gl.nl; fractie@vught.vvd.nl; info@d66vught.nl; webmastervught@sp.nl; info@vught.cda.nl
Cc: [postbus GRIF](mailto:postbus.GRIF@gemeentebelangen.vught.nl)
Onderwerp: inspraakreactie bestemmingsplan N65
Datum: vrijdag 1 mei 2020 13:11:03
Bijlagen: [Aantekeningen nav reactie op zienswijze N65.doc](#)

Geachte raadsleden,

naar aanleiding van de Nota Zienswijzen, opgesteld door de gemeente in reactie op de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan N65 doen wij, vereniging Platform Vught Structureel en vereniging Samen voor Vught, u bij deze toekomen onze inspraakreactie op deze Nota Zienswijzen:

1. Er wordt niet inhoudelijk ingegaan op ons bezwaar dat er door de knip in de twee projecten N65 en PHS op de locatie van de omkering van spoor en weg thans geen bezwaar mogelijk is tegen de gevolgen van het openhouden van de afrit Rembrandtlaan en afrit Olmenlaan. Het bezwaar kan pas worden geuit in het proces van PHS, maar dan is het te laat want dan zijn de gevolgen van dit openhouden al lang verwezenlijkt. Deze gevolgen zijn van zwaarwegend belang, immers dit openhouden heeft tot gevolg dat er een onevenredige verdeling van de verkeerslast ontstaat die met name de Rembrandtlaan, Lekkerbeetjenlaan, de Helvoirtseweg, de Van Voorst tot Voorststraat, de Heikantstraat en de Olmenlaan raken; een tweede gevolg is dat een onlogische inrichting wordt voorzien met twee rotondes op de kruising Helvoirtseweg/J.F. Kennedeylaan die voor veel hinder zal zorgen voor bewoners van de Lekkerbeetjenlaan. Ook op ons betoog dat openhouden niet nodig is omdat er voor Vught voldoende op-en afritten op de A65 en A2 resterend, is niet ingegaan.

Ook is het niet mogelijk om een inspraakreactie te geven op het recente besluit om de N65 gedurende de omkeringsfase niet af te sluiten, hetgeen een groot gevolg heeft voor omwonenden, gezien het vele vrachtverkeer op de N65. Er dient op zijn minst te worden toegezien op een adequate omleiding van het doorgaande vrachtverkeer via de A2 en de A59. Dat lijkt niet in het besluit te zijn opgenomen.

2. Er wordt niet inhoudelijk gereageerd op onze zienswijze dat de conclusie in het ontwerpbestemmingsplan N65 dat er sprake is van een evenredige verdeling van de verkeerslast niet wordt gedragen door de gehanteerde argumenten en berekeningen. Er zijn veel onlogische constatering aan te wijzen: de berekende verkeersintensiteiten op de Postweg respectievelijk Loonsebaan en Boslaan sporen niet met elkaar; dat geldt ook voor de berekende toename van verkeer op het eerste stukje van de Van Voorst tot Voorststraat en op de Lekkerbeetjenlaan. Ook de conclusie dat slechts op twee straten het verkeer significant toeneemt wordt niet gedragen door de berekende verkeersintensiteiten. Er zijn vele straten waar de toename meer dan 25,30 of 40% is, ervan uitgaande dat een kwart meer verkeer significant is te noemen, gezien ook de huidige inrichting van sommige straten. De inrichting van het stratenplan van Vught biedt mogelijkheden om een aantal doorgangen van straten die nu zijn afgesloten open te stellen zodat een meer evenredige verdeling van de verkeerslast kan worden bewerkstelligd.

Wij pleiten er bij u voor om het plan niet vast te stellen, doch eerst opdracht te geven om een meer evenwichtige verdeling van het verkeer op het onderliggend wegennet te realiseren door de op-en afrit Rembrandtlaan c.q. Olmenlaan af te sluiten en vervolgens een betere inrichting van het stratenplan van Vught te bewerkstelligen met

inachtneming van diverse voorstellen die door bewoners zijn gedaan.

Voor een uitgebreidere uiteenzetting op bovenstaande twee punten mogen wij verwijzen naar de bijlage onder de punten 1 t/m 3 en 6

3. Er wordt niet inhoudelijk gereageerd op onze zienswijze m.b.t. de maatvoering van en rond de verhoogde kruispunten De Bréautélaan/Martinilaan en Boslaan/Vijverbosweg. Nog steeds is niet duidelijk hoe hoog precies de kruispunten komen te liggen, hoe dit zich verhoudt tot aanliggende woningen en hoe de bereikbaarheid van woningen via ventwegen kan worden bewerkstelligd. Zie de bijlage onder punt 4.

4. De waarden van stikstofberekening zoals gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan en van de nieuwe zoals nu gevoegd bij de Nota Zienswijzen sporen niet. De tweede berekening is uitgevoerd volgens een andere methodiek dan onder PAS en de conclusie is ook een andere. Hier wordt geen nadere toelichting op gegeven.

Niet goed is te volgen wat de waarde van deze nieuwe meting is, nu er, zoals in de Nota van Zienswijzen wordt vermeld, na de stikstofuitspraken geen nieuwe regels en drempelwaarden zijn vastgesteld.

5. In het ontwerpbestemmingsplan is geen waarborg opgenomen dat de maximumsnelheid van de N65 na de reconstructie altijd 80 km zal blijven.

6. In de plannen voor het viaduct bij de Sparrendaalseweg die zijn opgenomen na de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat ook voetgangers van deze overgang gebruik moeten maken. Het ecoduct is slechts voor dieren en ruiters. De oversteek van Capellebos naar IJzeren Man en vv wordt hierdoor bemoeilijkt: wandelaars zullen een eind om moeten lopen via druk bereden stukken weg. Uit kaarten, die niet op de website van Rijksinfra staan, blijkt dat die wandelaars 2 maal 950 meter (waarvan een deel over de Sparrendaalseweg waar hard wordt gereden) om moeten lopen om aan de overkant te komen. Wij pleiten voor openstelling van het ecoduct naast ruiters ook voor voetgangers.

Dit zijn onze belangrijkste bezwaren in dit stadium van de procedure. Voor een nadere uiteenzetting mogen wij verwijzen naar de bijlage. Vragen zullen wij graag beantwoorden tijdens onze inspraakreactie op donderdag 7 mei, waar wij tevens enkele punten nog nader zullen toelichten.

Wij verzoeken u bovenstaande punten in acht te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan N65.

Noot: voor de verslaglegging zenden wij kopie aan de griffie.

Hoogachtend,

Vereniging Platform Vught Structureel Vereniging Samen voor Vught

Voor deze: ir F. P. Schoot, voorzitter	mevr. mr. M.E.G. van Erp,
secretaris	Voor deze: prof. ir.
G.J. Maas, voorzitter	mevr. mr. M.E.G. van Erp, secretaris

>

Aantekeningen n.a.v. reactie gemeente op zienswijze ontwerpbestemmingsplan N65: welke punten achten wij niet/onvoldoende weerlegd.

De verwijzingen refereren aan de reactie opgenomen in het document Nota Zienswijze en Wijzigingen van de gemeente d.d 5 maart 2020, zoals opgenomen op de website Rijksinfra Vught (hierna: de Nota)

1. 118a: (onze zienswijze ad 2.2)

In de Nota wordt niet ingegaan op de omstandigheid dat bewoners m.b.t. het bestemmingsplan noch m.b.t. het plan PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) beroep kunnen instellen tegen de openstelling van de afrit Rembrandtlaan en de oprit Olmenlaan en de gevolgen hiervan op de verkeersafwikkeling op delen van het onderliggend wegennet. Dit is enerzijds omdat het openstellen valt onder het plan PHS, anderzijds omdat als het plan PHS appellabel is het bestemmingsplan N65 definitief is vastgesteld. Dus niet is aangegeven hoe de rechten van bewoners gewaarborgd worden.

Noot: inmiddels is besloten dat de N65 tijdens de omlegging van spoor en weg niet wordt afgesloten (eerder was besloten om de weg gedurende 8 maanden af te sluiten). Er wordt nu een tweebaans stalen viaduct aangelegd dat voor aanwonenden aan met name de Rembrandtlaan/ Rembrandterf/ Nieuwe Heikantstraat en directe omgeving voor grote overlast zal zorgen vanwege de het vele vrachtverkeer. De reden voor dit besluit is dat vanwege de toename van verkeer op andere wegen door afsluiting van de N65 gedurende 8 maanden de stikstofdepositie voor natuurgronden zoals Bossche Broek en Loonse en Drunense Duinen tijdelijk te groot zou worden. Maar er dient rekening te worden gehouden met de belangen van omwonenden, door op zijn minst het doorgaande vrachtverkeer om te leiden via de A2 en de A59. Ook op dit punt kan nu dus geen bezwaar worden gemaakt.

2. 118b: (onze zienswijze ad 2.2)

In de Nota wordt gesteld dat het openhouden van de afrit Rembrandtlaan/Olmenlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verdere knelpunten zijn.

In bijlage 8 van de Toelichting (Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS) wordt bij meetpunt 60-Lekkerbeetjenlaan oost een toename voorzien van 500 mvt/etm in de autonome situatie 2030 tot 2.600 mvt/etm na realisatie van de Reconstructie N65 (= VKA+, waarbij VKA staat voor voorkeursalternatief), dat is een toename van 402% (in bijlage 8 wordt abusievelijk een percentage van 4 genoemd). Ook andere straten laten een forse toename zien van verkeer.

(Noot: uit bijlage 8 blijkt overigens dat de autonome ontwikkeling van verkeersaanbod in 2030 (dus zonder projecten N65 en spoor) ten opzichte van de huidige situatie zowel absoluut als procentueel voor de straten in Vught beter uitpakt dan de ontwikkeling na realisatie van beide projecten, waarbij overigens niet duidelijk is wat de effecten per project zijn. De wegen die het meest profiteren zijn de rijkswegen.)

Maar dat het openhouden van de afrit Rembrandtlaan en Olmenlaan een behoorlijke invloed heeft, blijkt uit de toename van verkeer op de Helvoirtseweg/Heikantstraat/Olmenlaan en Lekkerbeetjenlaan.

Dat een meer evenwichtige verdeling van verkeer na realisatie van de projecten wordt bereikt, blijkt niet uit de cijfers.

Het wordt ook niet duidelijk gemaakt op basis van welke normen er zou kunnen worden vastgesteld dat de capaciteit van de straten voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling. Er wordt verwezen in bijlage 8 bij de Toelichting naar de aard van de straat, bijv. erftoegangsweg of ontsluitingsweg. Bij deze laatste speelt dat aan vele

(hoofd)ontsluitingswegen veel huizen staan die bereikbaar moeten blijven. (Op een van die hoofdontsluitingswegen, de Loonsebaan, geldt nu een maximumsnelheid van 30 km) In de nieuwe bijlage 1 Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught bij de Nota wordt uitvoerig ingegaan op de problemen die daar zullen ontstaan vanwege de toename van 104% aldaar.

Beide wegen (dus Helvoirtseweg en Lekkerbeetjenlaan: deze zijn volgens de Toelichting de twee enige waar een zgn significante toename van verkeer is waar te nemen) kennen een forse toename, maar wat de maatregelen zijn voor de Lekkerbeetjenlaan wordt niet benoemd. Een bijzonder punt is ook dat op meetpunt 37 Lekkerbeetjenlaan (uit bijlage 8) een toename van 44% wordt genoemd, van 900 mvt/etm naar 1.300. Lekkerbeetjenlaan oost (met 2600 gemeten mvt/etm) loopt over in Lekkerbeetjenlaan, dus waar dan die resterende 1.300 mvt/etm blijven is de vraag, want de enige mogelijkheid zou zijn in oostelijke richting via een fietspad/fietsstraat.

Ook zijn er inconsistenties te constateren bij de cijfers m.b.t de verkeersintensiteit op de Postweg/ Loonsebaan/ Boslaan en op de Van Voorst tot Voorststraat. De toename op de Postweg (van 4.900 in 2017 tot 7.600 na realisatie project) is gemeten vanaf de Randweg tot de kruising met de Kampdijklaan, waarna het verkeer op de Postweg zou flink zou afnemen. Dat is niet logisch want de Kampdijklaan heeft niet de functie om zoveel verkeer te verwerken; mb.t. de Van Voorst tot Voorststraat wordt alleen voor het eerste stuk (tot en met de eerste twee zijstraten) komend vanaf de Helvoirtseweg een toename van 17% van het verkeer voorzien, terwijl voor het vervolg van die straat geen (grote) toename wordt verwacht. Die 17% gaat zeker niet van of naar of via die zijstraten. (zie ook 118 i). De berekende afname op de Loonsebaan na realisatie project t.o.v. zowel de huidige situatie (2017) als de autonome situatie (2030) is niet logisch, omdat de Loonsebaan als enige verbinding tussen Postweg en Boslaan onderdeel uitmaakt van de ringstructuur van Vught zoals voorzien in het Verkeer-en vervoerplan.

Wat is de waarde van de gehanteerde rekenmodellen?

3. 118c: (onze zienswijze Ad 3.1.1)

In de Nota wordt kort ingegaan op de verkeerseffecten en de verkeersveiligheid. Voor de verkeerseffecten verwijzen we naar hetgeen hierboven onder 118b is gesteld, zij het dat we nog steeds niet weten wat een significante toename van verkeer is: is dat alleen een toename van meer dan 100% (Helvoirtseweg en Lekkerbeetjenlaan) of is een toename van meer dan 25, 30 of 40 % ook significant?

De Nota verwijst vervolgens naar de paragrafen 2.2 en 2.3 van de Nota: daarin staan algemeenheden onder verwijzing naar diverse berekeningen. Niet wordt ingegaan op de specifieke situatie die wij schetsen, waar door de constructie van twee rotondes op de kruising Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan de hinder en overlast voor bewoners van de Lekkerbeetjenlaan sterk worden vergroot.

4. 118d en 118f: (onze zienswijze Ad 3.1.2 en Ad 3.1.3)

In de Nota wordt toegelicht dat omdat het voorliggende ontwerp van de weg een voorlopig ontwerp is en op details nog kan veranderen, de maten als circa worden aangegeven. Waar in de Toelichting vermeld wordt dat de kruisingen Martinilaan/De Bréautélaan en Vijverbosweg/Boslaan op ca 1,5 meter boven het huidige maaiveld over de half verdiepte N65 komen te liggen, staat nu in de Nota dat deze kruisingen op maximaal 1,5 meter boven het huidige maaiveld komen te liggen in lijn met de definitie onder 6.2.2. Regels.

In de Regels wordt onder 1.32 als definitie van maaiveld gegeven 'de gemiddelde hoogte van het terrein, grenzende aan een bouwwerk, met uitzondering van verdiepte liggingen'. Verder wordt bepaald in de Regels onder 6.2.2. dat de kruin van de weg maximaal 1,5 meter ten

opzichte van peil bedraagt. De definitie van peil in 1.42 is (o.a.): de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld met uitzondering van verdiepte liggingen en het onderliggend wegennet. Hoe peil en maaiveld zich t.o.v. elkaar verhouden en hoe een ‘gemiddelde hoogte’ van het terrein grenzende aan een bouwwerk m.u.v. verdiepte liggingen en het onderliggend wegennet wordt berekend is ook niet helder.

De N65 wordt op ca 2,5 meter verdiept onder het maaiveld aangelegd.

Verder is aangeduid (paragraaf 6.6.2 Regels) dat de minimale doorrijhoogte 4,7 meter is gerekend vanaf de bovenkant wegdek. Vanaf de bovenkant wegdek (de ‘kruin’ van de weg?) mist er dus nog tenminste 70 cm, dat is dan wel inclusief dikte wegdek, die ergens in het begrip ca moeten worden opgevangen. Daarbij is er mee te rekenen dat de huidige twee kruispunten, gemeten naar de aangrenzende bouwwerken, al verhoogd liggen.(De kruising De Bréautélaan/Martinilaan ligt nu al op zeker 1,5 meter boven maaiveld, althans het maaiveld van de as; bij de Boslaan zal dat iets minder zijn.)

De exactere cijfers zijn nodig om te kunnen beoordelen hoe de bereikbaarheid voor bewoners zal zijn die aan de hellingen komen te liggen en hoe voor hun de overlast zal zijn van autoverkeer dat via de hellingen naar het kruispunt rijdt (het schijnen van koplampen).

In de Nota wordt gesteld dat de bereikbaarheid via een ventweg wordt geregeld, maar hoe dat zit met breedte van die ventweg (van belang voor het uitrijden met caravan en trailer) en met de toegang op het huidige niveau, al dan niet via een ventweg (met name bij de De Bréautélaan) is niet duidelijk. Op de digitale plannen c.q. de ‘artistieke impressie’ zijn details daarover niet goed te zien. Vragen daarover zijn tot op heden niet beantwoord.

En ook is nu moeilijk te bepalen hoe groot de hellingshoek zal zijn naar het verhoogde kruispunt: van belang voor langzaam verkeer.

5. 118g:(onze zienswijze Ad 3.1.4)

In de Nota wordt aangegeven dat er met de toevoeging van het viaduct in het plan een apart onderzoek is uitgevoerd naar de verkeersintensiteit en dat de uitslag is dat er via de (later in het proces toegevoegde) viaductoplossing niet een zodanige verkeersintensiteit optreedt dat die van echte invloed is op de verkeersstromen op de overige wegen in Vught. Dat moet dan maar worden aangenomen, want de resultaten van dat verkeersonderzoek zijn niet bijgevoegd. Dus dat is moeilijk te beoordelen. De conclusies op basis van de gehanteerde modellen voor de berekening van verkeerslast op het onderliggend wegennet geven geen aanleiding tot vertrouwen.

Het viaduct is wel toegankelijk voor voetgangers, maar niet het ecoduct. Dat betekent met name voor wandelaars komend vanaf het Capellebos die willen oversteken richting IJzeren Man en vv een flinke (wandel)omweg van 2 maal 950 meter. (Dit blijkt overigens uit kaarten die niet zijn weergegeven op de website van Rijksinfra Vught, dé bron voor alle informatie.)

Als het ecoduct wel voor ruiters toegankelijk wordt, kan er ook ruimte zijn voor voetgangers.

6. 118 i : (onze zienswijze Ad 4.3.5)

De samenvatting in de Nota van ons punt Ad 4.3.5 m.b.t. de eerste herziening van het Verkeer-en vervoerplan 2014-2018 (VVP) is niet juist, althans mist een essentie: ons bezwaar is dat die eerste herziening van het VVP is opgesteld in een tijd dat de plannen m.b.t. de N65 er heel anders uitzagen. Dit is waarschijnlijk een vraag van de kip en het ei, maar we wilden het punt toch gemaakt hebben, omdat we destijds bij de opstelling van het aanvankelijke VVP in 2014 er al op gewezen hebben dat het, met de projecten PHS en N65 toen al duidelijk in het vizier, weinig opportuun was om een beleidsstuk te maken, terwijl er nog een aantal zaken onduidelijk was.

Ons inhoudelijk punt daarbij is dat de wegen die in het VVP als hoofdwegen zijn aangemerkt, door het plan N65 aanmerkelijk meer verkeer te verwerken krijgen, terwijl als die kenmerken

niet aan die wegen wordt gegeven er een meer evenredige verdeling van de verkeerslast verkregen kan worden. Hier wordt niet inhoudelijk op ingegaan, anders dan naar verwijzing naar paragraaf 2.2 van de Nota, waarin weer wordt verwezen naar de niet significante toename van verkeer op het onderliggend wegennet en dat alle straten op twee na de toename van verkeersdruk aankunnen. Het begrip significant blijft moeilijk te duiden. Als je er vanuit gaat dat Helvoirtseweg(104%) en Lekkerbeetjenlaan (402 resp 44%) significant zijn (zoals gesteld in de Toelichting)en je neemt 44% als ondergrens dan zijn er meer significante toenames. Er wordt vervolgens ruim aandacht besteed aan de Helvoirtseweg, maar geen nadere beschouwing voor de Lekkerbeetjenlaan.

Er wordt voorts niet ingegaan op de inconsistentie die er zit in de verwerking van verkeer op de Postweg en Loonsebaan (zie ook onder 118 b). Hierbij zij aangetekend dat op de Loonsebaan als hoofdontsluitingsweg en onderdeel van de ringstructuur een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Een en ander bracht ons tot de conclusie dat er vraagtekens zijn te zetten bij de gehanteerde verkeersmodellen en – berekeningen.

7. 118j (onze zienswijze Ad 5.2.1)

In de Nota wordt kort gezegd dat alle wegen zijn onderzocht. Dit doet weinig recht aan onze inhoudelijke punten: wat is significant, de verkeerde berekening van percentage, het feit dat toename van verkeer leidt tot verslechtering van leefbaarheid, de onevenredige verdeling van de verkeerslast, het met elkaar verbinden van straten.

Niet wordt met zoveel woorden weerlegd onze opmerking dat de conclusie zoals opgenomen in de Toelichting dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt niet wordt gedragen door de gehanteerde argumenten.

8. 118l (Onze zienswijze Ad 5.3.3)

In de Nota wordt ‘hierbij gegarandeerd dat de realisatie van de Reconstructie N65 pas gestart wordt, wanneer het bodemonderzoek is uitgevoerd.’ Wat is de waarde van zo’n garantie? Dit is niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan zelf.

9. 118n (Onze zienswijze Ad 5.7.1)

In de Nota worden we verkeerd geciteerd: in de Toelichting staat letterlijk: ‘De resultaten van het onderzoek worden nog verwerkt in een rapportage en opgenomen bij het bestemmingsplan’. Wij vragen met name om die rapportage. Want de uitkomsten van het onderzoek zijn inderdaad gevoegd in bijlage 14 (en niet zoals de Nota onder 2.5 aangeeft onder bijlage 15; bijlages 14 en 15 worden hier abusievelijk 15 en 16 genoemd). Omdat niet bekend is wat de rapportage behelst, (bijv. conclusies?) is moeilijk in te schatten wat de waarde van zo’n rapportage is.

Met name is de vraag wat de gemeten geluidsbelastingen voor waarde hebben. Als voorbeeld moge dienen dat de berekende waarden voor de panden Boslaan 1 en 3 na verwezenlijking van de plansituatie grotendeels boven 60 dB blijven (zie bijlage 15), terwijl volgens de Atlas voor de Leefomgeving de geluidsbelasting voor Boslaan nu boven 65 dB ligt met kwalificatie ‘zeer slecht’ en Boslaan 3 tussen 61 en 63 dB met kwalificatie ‘slecht’. (Wij zijn als bewoners ons er niet van bewust dat voor deze panden een hoger geluidsplafond zou gelden). Ook de mogelijkheden van maatregelen zijn slechts summier aangegeven.

10. 118o (Onze zienswijze Ad 5.8.2)

Zijn de advieswaarden van de WHO helemaal nietszeggend?

11. 118p (Onze zienswijze Ad 5.9)

In de Nota wordt verwezen naar bijlage 3 bij deze Nota. De conclusies lijken niet verontrustend: na realisatie geen toename stikstofoxyden en tijdens de bouwfase 0.67 mol per hectare voor wat betreft de Loonse en Drunense Duinen.

In bijlage 3 wordt gesteld dat er na de uitspraak van de Raad van State geen nieuwe regels of drempelwaardes zijn gekomen voor stikstofdepositie.

De vraag is wat de berekeningen die nu zijn gemaakt voor waarde hebben. In bijlage 18 bij de Toelichting (berekening stikstofdepositie in de situatie van PAS) staat een bijdrage van 2,36 mol per hectare; daarbij is niet onderscheiden naar situatie tijdens bouw en na realisatie. En bij beide meetsystemen is het model Aerius gebruikt, zij het dat in bijlage 18 gemeten is voor rekenjaar 2023 met Aerius Connect versie 2016L en in bijlage 3 voor rekenjaar 2024 met de on line applicatie Aerius calculator versie 2019A.

Wat is de waarde van deze nieuwe berekening t.o.v de oude ?

Noot: in het ontwerpbestemmingsplan is niets opgenomen omtrent de maximale snelheid van 80 km op de N65. Tijdens informatiebijeenkomsten is gezegd dat de weg zodanig wordt ingericht dat deze geschikt is voor 80 km, maar dat deze daarbij niet geschikt is voor een verdere verhoging van de snelheidslimiet en daartoe in de toekomst ook niet aan te passen zou zijn gezien het ruimtebeslag dat de weg zal hebben.

Inmiddels heeft de gemeenteraad op 6 februari jl. ingestemd met een verzoek van Rijkswaterstaat om de maximumsnelheid van de N65 ook in Vught, waar nu een maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 70 km geldt, nu al op 80 te bepalen.

Gezien de snelheid waarmee besluiten kunnen worden genomen over het vaststellen van maximumsnelheden dient in het bestemmingsplan te worden gewaarborgd dat de maximumsnelheid op de N65 nooit meer dan 80 km mag bedragen.
