

Fietsersbond/ Werkgroep Jagersboschlaan / Stichting Natuur en Milieu / Fietsersbond / Kinderopvang Mowgli / Maurick College.  
ADRESSEN: PM.

|                       |                                        |                  |       |
|-----------------------|----------------------------------------|------------------|-------|
| <b>Uw kenmerk</b>     |                                        | <b>Datum</b>     | DATUM |
| <b>Ons kenmerk</b>    | DV/MC / Z18 - 196026 / UIT/19 - 292110 | <b>Verzonden</b> |       |
| <b>Behandeld door</b> | M.J. Cruijssen/ (073) 6580680          |                  |       |
| <b>Onderwerp</b>      | Vervolgproces Jagersboschlaan          |                  |       |

Geachte heer, mevrouw,

De ingrijpende aanpak van de N65 zorgt ervoor dat heel Vught, ook in de toekomst, veilig, leefbaar én bereikbaar blijft. De maatregelen om dit mogelijk te maken, hebben onvermijdelijk gevolgen voor het lokale verkeer en het wegennet in Vught. Op diverse wegen zijn aanpassingen nodig. Eén van de aanpassingen is de verharding van de Jagersboschlaan.

In 2017 heeft het college, gelijktijdig met het vaststellen van de Visie Theresiapark, de mogelijkheid om de Jagersboschlaan te verharden als uitgangspunt genomen. Dit uitgangspunt was gebaseerd op de noodzaak om het verkeer niet alleen via de bestaande infrastructuur af te wikkelen, maar ook om het te spreiden. Dat is nodig om belangrijke voorzieningen zoals het Maurickcollege, Taleninstituut Regina Coeli en de Martinihal goed bereikbaar te houden. Zowel tijdens de reconstructie van de N65 als daarna.

Het voornemen van het college leidde tot een onderzoek naar de haalbaarheid van een verharding van de Jagersboschlaan. Dit onderzoek liet zien dat verharding en het openstellen van de laan voor gemotoriseerd verkeer, zowel verkeerstechnisch als ruimtelijk mogelijk is.

Een aantal bewoners en diverse organisaties zijn bezorgd over het voornemen van het college om de Jagersboschlaan te verharden. Zij willen dat de laan onverhard blijft en dat het autoverkeer op een andere wijze wordt afgewikkeld. De argumenten, veelal geuit op – en kort na – de bewonersavond van december 2018, zijn divers. Zo zou een verharde Jagersboschlaan tot een onveilige fietsroute leiden, de leefbaarheid van de bewoners aantasten én de natuurlijke omgeving bedreigen.

Ook u hebt gereageerd op het gemeentelijk voornemen. In deze brief leggen we u graag uit waarom wij, alles afwegende, kiezen voor een verharding van de Jagersboschlaan. Dat doen we mede aan de hand van voorgestelde alternatieven, gemaakte bezwaren en geopperde ideeën, waarop we hieronder puntsgewijs ingaan.

#### *Ontsluiting via een parallelweg langs de N65*

De plannen voor de N65 voorzien niet in een parallelwegenstructuur aan de zuidkant van de weg, uitgezonderd in situaties dat woningen een directe uitweg hebben op de rijksweg. Uitgangspunt is dus een fietspad, zonder vermenging van fiets- en autoverkeer. Dat is de afspraak tussen Rijk, provincie en gemeente.

Naar aanleiding van de bewonersreacties, is, ondanks de genoemde afspraak, de mogelijkheid om een parallelwegenstructuur aan te leggen alsnog verkend. Daarbij lopen we echter tegen een aantal knelpunten aan.

Zo zijn er plannen voor een snelfietsroute Tilburg - 's-Hertogenbosch aan de zuidkant van de N65. De provincie Noord-Brabant vindt een goede fietsverbinding tussen de grote steden belangrijk. Het uitgangspunt hierbij is zo weinig mogelijk vermenging van auto- en fietsverkeer. Soms is vermenging door de aanwezigheid van uitwegen onvermijdelijk. Op die locaties kiezen we voor een 'fietspad met auto' (fietsstraat). De provincie heeft niet de wens om op deze plaats parallelwegen aan te leggen.

Ook de kruising van de N65 met de Vijverbosweg en Boslaan staat een parallelwegenstructuur in de weg. Hier komen immers een op- en afrit naar en van de N65.

Ook een parallelwegenstructuur vanaf de kruising N65-Helvoirtseweg-John F. Kennedylaan richting Martinilaan is niet gewenst. Dat heeft te maken met de ruimtelijke beperkingen (niet gemeentelijke eigendommen) en de omstandigheid dat deze kruising een 'halve' aansluiting is, waarbij het verkeer op dit punt slechts vanaf één kant de N65 op en af. Dit biedt niet de gewenste bereikbaarheid.

Bij de ombouw van de N65 komt er overigens wel een tijdelijke weg langs de zuidzijde. Dat is geen parallelweg, maar een bypass die het N65 verkeer laat passeren, als de rijksweg zelf op de schop gaat. Waarschijnlijk heeft deze bypass geen aansluiting op de Martinilaan, terwijl hij ook geen ruimte biedt om een (andere) parallelweg aan te leggen die deze aansluiting wél heeft. Daarmee ontstaat er ook in de bouwperiode dringend behoefte aan een directe alternatieve verbinding. Deze is niet alleen van belang voor het bestemmingsverkeer, maar zeker ook voor de hulpdiensten.

Tenslotte zou de aanleg van een parallelwegenstructuur een groot risico op vertraging voor de ombouw van de N65 met zich mee brengen. Niet alleen zou het proces de bestemmingsprocedure N65 doorkruisen, maar het zou ook ingrijpende gevolgen hebben voor de spoorplannen (PHS) en de uitvoering daarvan.

#### *Afwikkeling via de bestaande wegenstructuur*

Het blijft ook straks mogelijk om via de bestaande wegenstructuur de Martinilaan te bereiken. Toch wenst het college ook andere ontsluitingsmogelijkheden om het verkeer beter te spreiden over het lokale wegennet. Daarnaast wil het college dat de voorzieningen aan de Martinilaan goed en direct, via de kortst mogelijk route, bereikbaar blijven. Nu de mogelijkheid van een parallelwegenstructuur langs de N65 vervalst, is de Jagersboschlaan daarvoor in de ogen van het college, het meest geschikt.

#### *Bereikbaarheid en veiligheid van fietsers*

Veel fietsers maken gebruik van de Jagersboschlaan. Toch maakt de laan geen deel uit van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente of de regio. De verbinding is dan ook niet als zodanig ingericht. De hoofdfietsroute van Helvoirt naar Vught is direct langs de zuidkant van de N65 geprojecteerd.

Hier komt een hoogwaardige (fiets)structuur waar fietsverkeer veilig en comfortabel kan fietsen. Het gaat om een breed fietspad in beide rijrichtingen, gescheiden van de N65 door een groenstructuur. Zoals gezegd, krijgt de fietsroute langs de rijksweg de status van snelfietsroute. Dat betekent meer comfort, sociale- en verkeersveiligheid. Over het grootste deel rijden de fietsers gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Op locaties waar auto en fietsverkeer elkaar kruisen, zoals de Vijverbosweg, komt een verkeersveilige aansluiting/oversteek. Hier is zelfs kans op een ongelijkvloerse, veiliger oplossing dan het oversteken van de Vijverbosweg. Het college vindt het daarom onwenselijk om (groepen) fietsers ter hoogte van de Jagersboschlaan de Vijverbosweg over te laten steken. De fietsroute langs de rijksweg biedt een veilig en direct alternatief voor de verbinding Sparrendaalseweg-Hoevensestraat-Jagersboschlaan.

Natuurlijk blijft het ook mogelijk over de Jagersboschlaan te fietsen. De Jagersboschlaan is in het Verkeer- en vervoersplan namelijk aangeduid als erftoegangsweg. De maximum snelheid is 30 km/h, net als op heel veel wegen in Vught. Bovendien zorgen we hier voor een goed ontwerp om fiets en auto veilig samen te laten gaan. We denken dan aan een fietsstraat, waar de auto te gast is.

#### *Leefbaarheid*

Verder komt er over de hele lengte van de laan aan de noordzijde een loopstrook. Direct achter de woningen komt een groenstrook van zeker twee meter breed. Ter hoogte van de woningen komt er ook aan de zuidkant een loopstrook. Zo hebben de bewoners volop ruimte om hun woning aan de achterzijde veilig te verlaten.

Daarnaast richten we de Jagersboschlaan zodanig in, dat we het autoverkeer ontmoedigen. We zijn dan ook van mening dat de laan geen drukke sluiproute wordt. Verkeersmodellen laten zien dat de hoeveelheid verkeer past bij die van een erftoegangsweg.

#### *Natuur en milieu*

Vanzelfsprekend houden we ons ook op het gebied van natuur en milieu aan alle wettelijke regels en procedures die hiervoor gelden. Zo zijn we op dit moment bezig met een flora en fauna onderzoek waarvan de resultaten een plek krijgen in de verdere uitwerking van het plan.

Bij een reguliere verharding van de Jagersboschlaan zouden er 17 tot 25 bomen gekapt moeten worden. Daarom zijn er mogelijkheden onderzocht en is een ontwerp en werkwijze gekozen, waarbij behoud van de bomen voorop staat. Ook bij het uitwerken van ontwerp, blijft dit het uitgangspunt.

#### *Hoe verder?*

De argumenten om de Jagersboschlaan te verharderen zijn onderzocht en gewogen. Het college blijft bij zijn oorspronkelijk uitgangspunt. Belangrijkste reden is de bereikbaarheid van de voorzieningen aan de Martinilaan en in de omgeving voor het bestemmingsverkeer en de hulpdiensten. Daarnaast zorgen we voor een optimale fietsverbinding langs de N65 en een inrichting van de Jagersboschlaan die het autoverkeer ontmoedigt, de leefbaarheid beschermt en de natuur ontziet.

Natuurlijk blijven we openstaan voor verbeteringen. In gesprekken met bewoners en organisaties zijn al ideeën geopperd. We willen deze graag meenemen in de verdere uitwerking van het plan. Een optie is bijvoorbeeld om de hele Martinilaan als fietsstraat in te richten. Dat sluit aan bij de geplande

ongelijkvloerse kruising over de N65 en het voorlopig ontwerp voor de Jagersboschlaan. Hiermee ontmoedigen we gemotoriseerd verkeer. Verder overwegen we een fysieke afsluiting aan te brengen tussen Jagersboschlaan en Wildpad. Daarmee voorkomen we ‘oneigenlijk’ verkeer naar het Molen-eindplein of de wijk Vijverhof.

Wij begrijpen dat niet iedereen het met ons voornemen eens is. Wij zijn er echter van overtuigd dat het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan de best mogelijke oplossing is in de gegeven omstandigheden. Een oplossing die, alle argumenten gewogen, het algemeen belang het beste dient.

Hebt u nog vragen? Of wilt u uw standpunt toelichten in een persoonlijk gesprek? Neemt u dan contact op met de heer M. Cruijssen tel. 073 65 80 680.

*Op de bijlage ziet u de vervolgstappen in de besluitvorming.*

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Vught,  
de secretaris, de burgemeester,

drs. H.C. de Visch Eybergen R.J. van de Mortel

## Vervolgproces

Op hoofdlijnen ziet het proces er als volgt uit:

1. Uitwerking van diverse onderzoeken (Flora en fauna, explosieven, bommen effect analyse)
2. Uitwerken voorlopig ontwerp tot definitief ontwerp
3. Toetsen juridische kaders van definitief ontwerp
4. Voorbereiding verkeersbesluit
5. Voorbereiding overige juridische procedures (afhankelijk van toets onder punt 3)
6. Formele vaststelling B&W definitief ontwerp en start juridische procedures
7. Communicatie naar bewoners en overige stakeholders
8. Opstellen bestek en bestekstekening.
9. Aanbesteding en uitvoering

Het is nu nog niet mogelijk om daadwerkelijke data aan de processtappen te verbinden. We willen voor de zomervakantie het definitief ontwerp voltooien en vervolgens de bijbehorende procedures opstarten. Formele procedures kondigen we via Het Klaverblad en de Staatscourant aan.