Startbeslissing MIRT Verkenning

N65 Vught - Haaren

Datum	16 mei 2013
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Directoraat Generaal Bereikbaarheid
Utgevoerd door	Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Datum	16 mei 2013
Versie	Definitief
Opdrachtgever	Directoraat Generaal Bereikbaarheid

De hieronder genoemde partijen onderschrijven de startbeslissing voor de MIRT Verkenning N65 Vught - Haaren.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Provincie Noord Brabant,
Gedeputeerde

Dhr. Y.C.M.G. de Boer

Gemeente Vught,
Burgemeester

Gemeente Vught,
Wethouder

Dhr. R.J. van de Mortel

Dhr. drs. W.S. Seuren

Gemeente Haaren,
Wethouder

Dhr. H.M.J. van den Dungen

Gemeente ’s-Hertogenbosch
Wethouder

Dhr. J.W.F. Hoskam

INHOUDSOPGAVE

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Wat vooraf ging	2
1.3	Reikwijdte van de verkenning	2
1.4	Leeswijzer	3
2	**Beoogd resultaat, doelen en kaders.**	**4**
2.1	Beoogd resultaat	4
2.2	Doelen en beoordelingskader	5
2.3	Probleembeschrijving en te onderzoeken effecten	8
2.4	Wettelijk kader	12
3	**Te onderzoeken alternatieven**	**13**
3.1	Uitgangspunten	13
3.2	Alternatieven die niet worden meegenomen in de verkenning	13
3.3	De in de verkenning te onderzoeken alternatieven	14
4	**Raakvlakken met andere ontwikkelingen en projecten**	**17**
4.1	Relatie van de MIRT verkenning N65 met PHS Meteren – Boxtel	17
4.2	Gebiedsopgave N65 (provincie Noord Brabant)	18
4.3	Visie Hoofdwegenstructuur Vught	19
4.4	Uitgevoerde en voorgenomen werkzaamheden aan de N65	19
5	**Aanpak, planning, organisatie en participatie**	**20**
5.1	Aanpak op hoofdlijnen	20
5.2	Planning	20
5.3	Organisatie, rollen en verantwoordelijkheden	21
5.4	Participatie	22
Bijlage A	**Historie bestuurlijke afspraken (BO's-MIRT e.a.)**	**I**
Bijlage B	**Voorlopige lijst van stakeholders**	**IV**
Bijlage C	**Achtergrondinformatie**	**V**
C.1	Beleidsuitgangspunten en belangen Rijk en regio	V
C.2	Relevante ontwikkelingen (kansen en bedreigingen)	VII
Bijlage D	**Lijst van afkortingen**	**VIII**

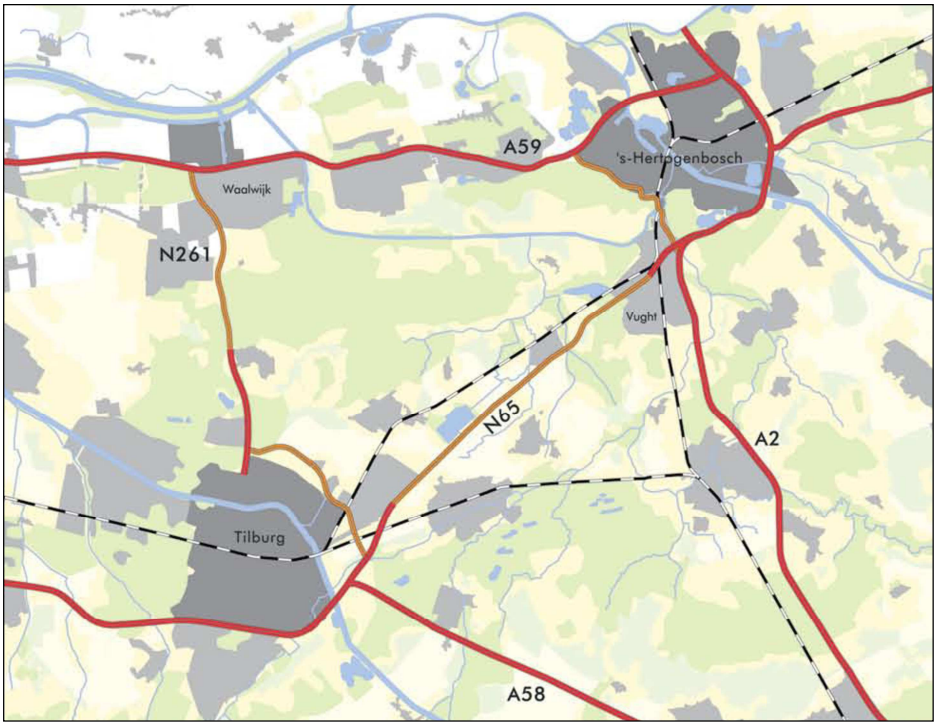
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N65 is het autoweggedeelte van de Rijksweg 65 die loopt van de A58 bij Tilburg (knooppunt de Baars) naar de A2 bij ’s-Hertogenbosch (knooppunt Vught). De weg is tevens een ontsluitingsweg van de gemeenten Vught, Haaren en Oisterwijk.
De N65 vormt de snelste verbinding tussen Tilburg en ’s-Hertogenbosch. De weg wordt ook gebruikt als omleidingsroute bij incidenten op andere hoofdwegen.
De N65 is een 80 km/uur weg van landschappelijke waarde met eiken in de middenberm en in beide zijbermen. De N65 heeft een aantal gelijkvloerse kruisingen, waarvan er zeven geregeld zijn met verkeerslichten.

De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 zorgt voor barrièrewerking en geluidshinder en daarnaast treedt in de kern Vught cumulatie op van geluidhinder vanwege de N65, de spoorlijnen ‘s-Hertogenbosch – Eindhoven en ’s-Hertogenbosch – Tilburg. Het aantal ernstige ongevallen op de N65 varieert per jaar tussen 5 en 10, daarnaast ervaren de gemeenten onveiligheid door sluipverkeer. Het subjectieve gevoel van onveiligheid is nauw gerelateerd aan het grote aantal oversteekbewegingen over de N65 door fietsende scholieren.

De verkenning N65 moet objectieve beslisinformatie opleveren voor het nemen van een voorkeursalternatief om de problemen aan te pakken.



Figuur 1: Ligging N65

1.2 Wat vooraf ging

In het Bestuurlijk Overleg van 20 juni 2012 is afgesproken om voor de N65 een startbeslissing voor te bereiden. Deze afspraak is het vervolg op fase 1 van de integrale gebiedsgerichte pilot voor de N65, waartoe in het Bestuurlijk Overleg MIRT van voorjaar 2010 is besloten. In het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk bereid is tot een bijdrage van maximaal € 55 mln. aan de oplossing van de problematiek van de N65, indien de regio minimaal € 45 mln. gaat bijdragen. De bedragen zijn inclusief BTW. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Aptroot/Koopmans uit 2011. Hierin wordt de regering verzocht de reeds gereserveerde middelen te behouden voor de duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek in Vught en in gesprek te gaan met de gemeente Vught, andere gemeenten en de provincie Noord-Brabant om samen met het Rijk de duurzame oplossing financieel mogelijk te maken.
Meer informatie over het voortraject is opgenomen in bijlage A.
De startbeslissing met het voorliggende document markeert de formele start van de MIRT-verkenning voor dit traject van de N65.

1.3 Reikwijdte van de verkenning

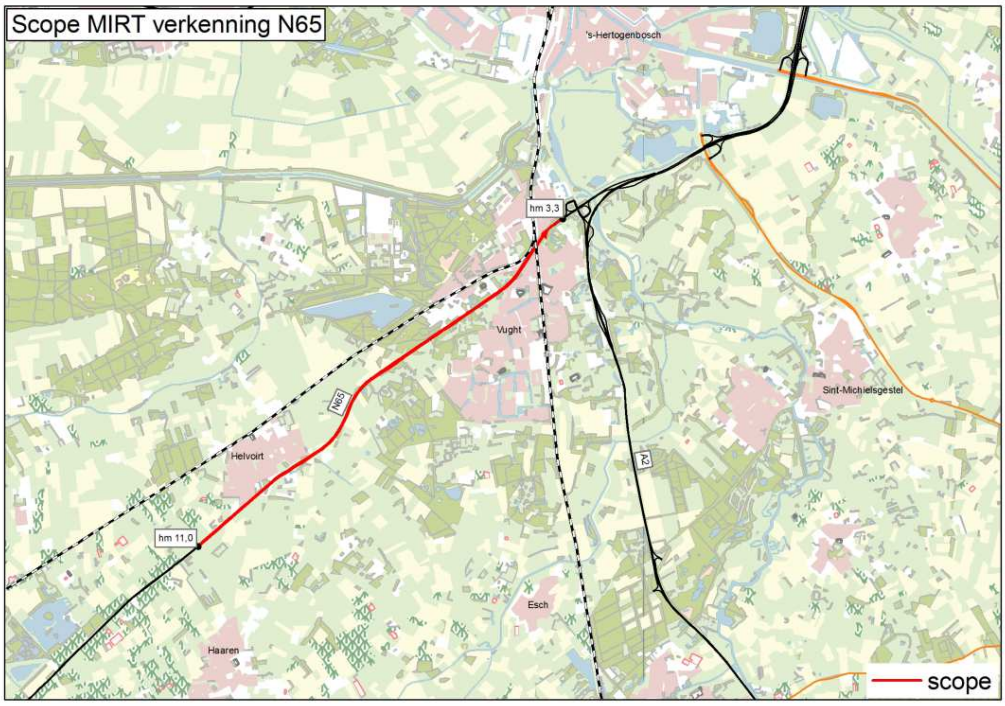
De verkenning N65 Vught – Haaren heeft als afbakening het deel van Rijksweg 65 van ca. 7,7 km dat loopt van de Taalstraat in Vught (km 3.3) tot het Hoge Raam/Kreitestraat in Haaren/Helvoirt (km 11.0), zoals weergegeven in figuur 2. Effecten op het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet en eventueel aldaar te treffen maatregelen als gevolg van maatregelen op de N65 horen ook tot de reikwijdte.

Plangebied
De scope betreft het traject van de N65 waar een oplossing gezocht wordt voor de daar geconstateerde problemen. Het is mogelijk dat in de uitwerking blijkt dat een deel van de oplossing voor deze problemen buiten het in de scope afgebakende traject van de N65 zit. Het plangebied is het gebied waar mogelijk ingrepen zullen plaatsvinden.

Studiegebied
Het studiegebied is het gebied waarin relevante effecten van de maatregelen kunnen optreden. De omvang van het studiegebied verschilt per (milieu-)aspect en zal daarom per aspect in de verkenning beschreven worden.

1.4 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 een omschrijving van het beoogde resultaat, de doelen en de kaders van deze verkenning. De te onderzoeken alternatieven staan in hoofdstuk 3. De relatie met de planuitwerking Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Meteren- Boxtel en de Gebiedsopgave N65 wordt beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de aanpak van de verkenning op hoofdlijnen, de planning, organisatie en participatie. In bijlage A is aandacht voor de voorgeschiedenis van de verkenning.



Figuur 2: Scope N65

2 Beoogd resultaat, doelen en kaders.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beoogd resultaat van de verkenning. Resultaat en doelen sluiten aan bij de in het voortraject gesignaleerde problemen. Vervolgens wordt ingegaan op de doelen, het beoordelingskader en het wettelijk kader.

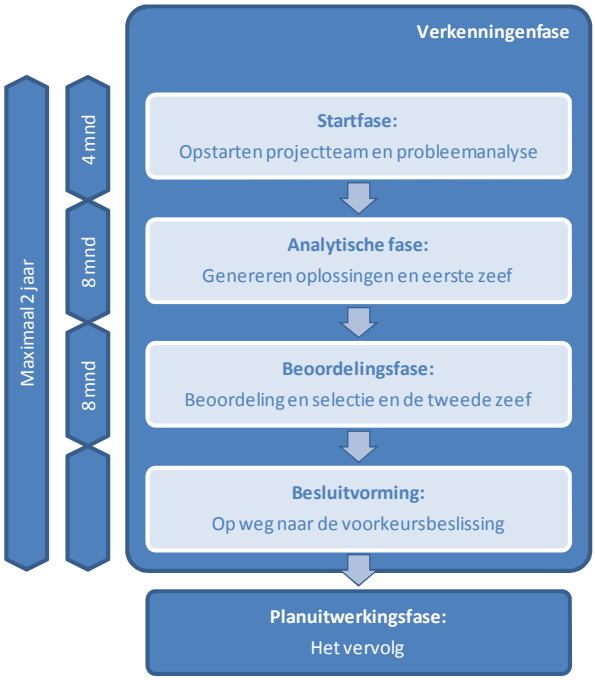
2.1 Beoogd resultaat

De verkenning beschrijft nut en noodzaak, de haalbaarheid, oplossend vermogen en effecten van de voorgestelde alternatieven en varianten. De verkenning levert zodoende beslisinformatie voor bestuurlijke besluitvorming over de te nemen maatregelen.

Verkrijgen van duidelijkheid over de maatregelen aan de N65 is urgent. Voorgenomen maatregelen zoals het lopende saneringsprogramma voor geluid in Vught zijn uitgesteld in afwachting van een meer structurele oplossing. De lopende planuitwerking voor het spoor tussen Den Bosch en Boxtel (PHS Meteren – Boxtel) noodzaakt tot een goede afstemming met de besluitvorming over de N65, omdat weg en spoor elkaar kruisen in Vught.

De verkenning heeft als beoogd resultaat het leveren van beslisinformatie op basis waarvan bestuurders kunnen besluiten of er een voorkeursalternatief (MIRT 2) voor de N65 Vught/Haaren moet komen. Hiervoor worden in de verkenning verschillende alternatieven voor het aanpakken van de problemen op de N65 uitgewerkt en beoordeeld. De Verkenning levert beslisinformatie voor de voorkeursalternatief. Bij de voorkeurbeslissing wordt ook de financieringsconstructie betrokken.

In de verkenning wordt volgens het MIRT Spelregelkader in een aantal stappen toegewerkt naar een voorkeursalternatief (MIRT 2). Hierbij is het doel om de procedure zo efficiënt mogelijk te doorlopen in lijn met de uitgangspunten vanuit het programma ‘Sneller & Beter’ naar aanleiding van het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele projecten (Commissie Elverding).



Figuur 3: fasering en termijnen in een MIRT Verkenning. De startfase begint na het nemen van de startbeslissing.

2.2 Doelen en beoordelingskader

Het primaire doel van de verkenning is verbetering van de leefbaarheid. Bij leefbaarheid gaat het om geluidsniveau, luchtkwaliteit[1], verkeersveiligheid en vermindering van barrièrewerking tussen woongebieden aan weerszijden van de N65.

In Vught is sprake van cumulatie van nadelige effecten op de leefbaarheid als gevolg van de doorsnijding door rijksinfrastructuur (spoorlijnen en wegen). De kern van de problematiek van de doorsnijding van de N65 in Vught speelt vooral op twee hoofdthema's: geluid en barrièrewerking.

Alternatieven zullen getoetst worden aan de geldende wet- en regelgeving. In de verkenningenfase gaat het om 'aannemelijk te maken' dat in milieutechnische zin voldaan kan worden aan de wettelijke vereisten.

Verbetering van bereikbaarheid en doorstroming op de N65 is niet de primaire drijfveer van deze verkenning. Een betere doorstroming levert wel een bijdrage aan vermindering van de reistijden en aan verbetering van de leefbaarheid, bijv. omdat er minder wachtend verkeer in een woonkern staat. De huidige doorstroming is lokaal echter wel een punt van zorg, bijvoorbeeld opstopping van verkeer op de N65 in Vught met als gevolg terugslag tot op de (gemeentelijke) zuidwestelijke randweg Den Bosch.

In de verkenning worden alternatieven in een aantal stappen gezeefd om te komen tot een voorkeursalternatief. De (inhoudelijke) werkzaamheden starten met het

[1] Volgens NSL is er geen probleem, dus de luchtkwaliteit is geen aanleiding voor de verkenning, wel aandachtspunt bij beoordeling van alternatieven.

opstellen van een projectplan (startfase) en eindigen met het opleveren van het verkenningenrapport. Het beoordelen van alternatieven vindt plaats aan de hand van het beoordelingskader dat volgt uit de doelen en opgave van het project enerzijds en uit wet- en regelgeving anderzijds.

Het gedachtegoed van ‘Zinvol effecten bepalen’ (Sneller en beter) is hierbij het uitgangspunt. Bij de eerste selectie (Zeef 1) gaat het om een toets op probleemoplossend vermogen en doelbereik. Daarnaast is een check op onoverkomelijke belemmeringen, kosten en draagvlak van belang. In het tweede deel van de verkenningsfase (zeef 2) wordt gewerkt met meer gedetailleerde informatie. In deze fase komen de aspecten uit het beoordelingskader aan de orde die voor de afweging van alternatieven van belang zijn, gericht op het kunnen formuleren van een voorkeursalternatief. In deze fase gaat het om een kwalitatieve afweging.

Het beoordelingskader is opgebouwd uit de aspecten leefbaarheid, doorstroming/bereikbaarheid, natuur, ruimtelijke kwaliteit, overige milieuaspecten, techniek, financiële kaders, maatschappelijke kosten en baten. De inhoudelijke aspecten zijn ontleend aan in de doelen uit de gebiedsgerichte pilot voor de N65. Waar van toepassing zullen bestaande wettelijke normen onderdeel zijn van het beoordelingskader. De alternatieven zullen worden getoetst op de aspecten in het beoordelingskader, op oplossend vermogen.

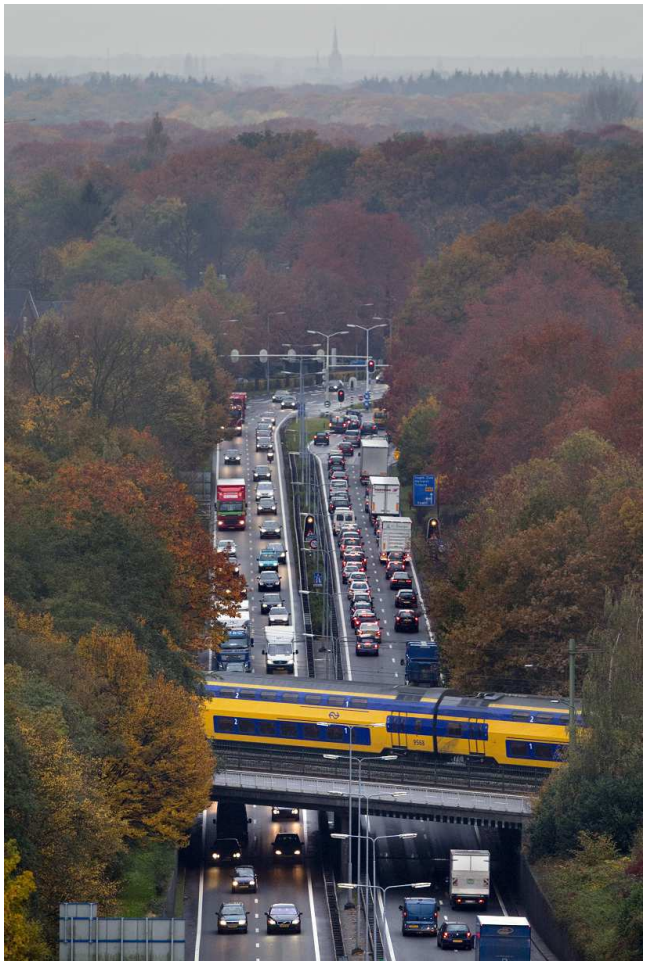


Foto: Verkeer N65 / Vught

Doelbereik en beoordelingskader N65

Aspect	Indicator	meeteenheid
Leefbaarheid	Geluidhinder	Berekeningen dB (inclusief effect van doorstroming) (norm) + cumulatief
	Luchtkwaliteit	Verontreiniging PM10 en NOx per m3 lucht (inclusief effect van doorstroming) (norm)
	Verkeersveiligheid	In beeld: ernstige ongevallen, risicocijfers, doorrijhoogte en afwikkeling vrachtverkeer. Rijk: toetst aan EURORAP-score en bijdrage landelijke doelen (minimaal geen verslechtering)
	Barrièrewerking en oversteekbaarheid	Kwalitatief en indien mogelijk kwantitatief (wachttijden)
Doorstroming en bereikbaarheid	Reistijd op de N65	Reistijdfactoren (reistijd in de spits is < 2x reistijd in dal) en IC-waarden.
	Lokale bereikbaarheid en verkeersafwikkeling Vught	Lokaal belang; uit Visie Vught halen
	Effecten op HWN en overig OWN	Geen verslechtering
Natuur	Natuurwaarden en ecologie	EHS, ecologische verbindingen, Europese en Nederlandse beschermingsregimes (Flora en Faunawet,Natuurbeschermingswet)
Ruimtelijke kwaliteit	Inpassing in de omgeving	Kwalitatief, met aandacht voor beleving van het ontwerp
	Bijdrage aan ruimtelijk economische ambities	Kwalitatief - aansluiting op voorzienbare toekomstige ontwikkelingen
	Cultuurhistorie en landschap	Kwalitatief, toetsing aan Monumentenwet
	Recreatie	Kwalitatief
Overige milieu-aspecten	Bodem, water, trillingen	Kwalitatief
	Pm Afh. van alternatieven	
	Externe veiligheidsrisico's	Plaatsgebonden risico, groepsrisico
Techniek	Uitvoeringsrisico's	Ontwerp-onderzoek
	Realisatietermijn, verkeershinder tijdens aanleg, fasering	Ontwerp-onderzoek
Financiële kaders	Kosten aanleg, beheer en onderhoud	Oplossing past binnen beschikbaar budget
	Kosten ruimtelijke inpassing	Rijk betaalt alleen die inpassingskosten die rechtstreeks voortvloeien uit wettelijke eisen, regionale bijdrage is ook bedoeld voor bovenwettelijke inpassingen
Maatschappelijke kosten en baten	KBA-saldo	Maatschappelijke baten zijn groter dan de maatschappelijke kosten

2.3 Probleembeschrijving en te onderzoeken effecten

Deze paragraaf geeft een korte toelichting op de geconstateerde problemen en indien nodig ook op de aspecten die van belang zijn voor de beoordeling van alternatieven. Het gaat hier dus niet om een volledige beschrijving of opsomming van alle aspecten.

Leefbaarheid

Sinds 1 juli 2012 is de systematiek van geluidsproductieplafonds inwerking getreden (Wet SWUNG). Hiermee wordt de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) verantwoordelijk voor het naleven van geluidsproductieplafonds voor de Rijkswegen.

Met het invoeren van de wet vindt ook een sanering plaats van woningen waarvoor de maximale waarde van 65 dB wordt overschreden (NoMo-woningen), woningen die onder de Wet Geluidhinder een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan en van woningen die nog moesten worden gesaneerd onder de Wet Geluidhinder (BSV woningen). Hiervoor is het project PLuG (Project Lucht- en Geluidsaneringen) in het leven geroepen. Dit project voert de opdracht uit om voor eind 2020 (jaartal vastgelegd in de wet) saneringsplannen te maken voor alle wegvakken met uitzondering van bepaalde wegvakken aangewezen in bijlage 2 en 5 van het Besluit Geluid Milieubeheer. Er wordt naar gestreefd de BSV en NoMO-woningen te saneren tot een waarde van max 60 dB. Het wettelijk vastgestelde doelmatigheidscriterium bepaalt of er doelmatige geluidbeperkende maatregelen worden getroffen en of de streefwaarde wordt bereikt. Vught heeft volgens indicatief onderzoek beide categorieën woningen. Langs de rest van de N65 (o.a. gemeente Haaren), ligt vooralsnog geen opgave. De uiteindelijke taakstelling voor de PLuG sanering kan ook als onderdeel van andere projecten uitgevoerd worden. In de verkenning zal daarom nader onderzocht worden voor welke alternatieven dit een interessante optie is.
Voor de N65 in Vught ten noordoosten van Craijenstein (Kennedylaan/Helvoirtse weg) is in de "Invoeringswet geluidproductieplafonds" een uitzondering gemaakt (bijlage 5 van de wet). Hier blijft het regime van de "Wet Geluidhinder" gelden. Dat wil zeggen dat de gemeente (dus niet Rijkswaterstaat) een saneringsplan opstelt in afstemming met het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV). De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van geluidsanering. Na het onherroepelijk worden van het saneringsplan/besluit worden de eerder voor de N65 bepaalde productieplafonds bij inwerkingtreding van SWUNG vervangen door de geluidsproductieplafonds gebaseerd op het saneringsbesluit. Dit deel is dus vrijgesteld van het saneringsdeel onder SWUNG, maar voor het overige is de Wet SWUNG wel van toepassing op dit gedeelte.
Op en in de omgeving van het kruispunt van spoor en N65 is sprake van cumulatie van geluid. Ook in het noordelijke deel van de N65 is sprake van cumulatie van geluid afkomstig van spoor, A2 en/of N65 (bijv. o.a. De Heun, Eickendonk, Taalstraat).

Luchtkwaliteit
Uit de meest recente Monitoringsrapportage (december 2012) van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) blijkt dat nergens langs de N65 sprake is van overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voor NO2 en PM10. Dit geldt voor 2011 en de zichtjaren 2015 en 2020 autonome ontwikkeling. Mocht uit komende monitoringsronden onverhoopt blijken dat er toch knelpunten ontstaan, dan voorziet het programma in de mogelijkheid deze door middel van lokale maatregelen op te lossen. De gevolgen van de verschillende alternatieven in de

verkenning N65 zullen in beeld gebracht worden ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Uitgangspunt is dat de alternatieven niet tot overschrijding van de wettelijke normen leiden.

Verkeersveiligheid
Rijksbeleid is dat alle rijkswegen uiterlijk in 2020 minimaal moeten voldoen aan 3 sterren conform de EURORAP Road Protection Score. De N65 voldoet ruimschoots aan de 3 sterrennorm; voor een groot deel wordt zelfs de maximale 4 sterren norm gehaald. Daarnaast zijn in de SVIR landelijke doelen opgenomen op het gebied van verkeersveiligheid (permanente verbetering door reductie verkeersdoden en –ernstige verkeersgewonden). Bij voorkeur dragen de alternatieven voor de N65 bij aan deze landelijke doelen (minimaal geen verslechtering).
De N65 heeft in een deel van Vught en Haaren geen (tweezijdige) parallelwegen en er zijn een aantal directe erfaansluitingen (woningen, bedrijven, landbouwpercelen) op de N65. Qua ontwerp voldoet de N65 niet aan de principes van Duurzaam Veilig voor een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/uur. Het niet voldoen aan die principes is echter geen reden voor aanpassingen aan een weg. Dat laat onverlet dat in de regio de uitdrukkelijke wens bestaat om omwille van verkeersveiligheid ook het resterende deel van de N65 van een parallelstructuur te voorzien.
Op sommige kruispunten is sprake van roodlichtnegatie door de verschillende weggebruikers.

In Vught rijdt een deel van het doorgaand vrachtverkeer (om) door woonwijken omdat de kruising tussen de spoorlijn Den Bosch-Eindhoven en de A2/N65 een beperking in doorrijhoogte heeft van 4 m.

jaar	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dodelijke+letsel ongevallen	35	33	29	30	21	20	18	14	10	7

Verloop van het aantal dodelijke en letselongevallen op de A65/N65 knooppunt de Baars – knooppunt Vught (bron: VERAS 2012)

Er zijn geen kwantitatieve gegevens over sluipverkeer door woonkernen.

Barrièrewerking en oversteekbaarheid
De toegankelijkheid en verbondenheid van woongebieden, recreatiegebieden en werkgebieden staat onder druk. De N65 vormt een sociale barrière tussen de gebieden aan weerszijden van de N65 door de VRI's op gelijkvloerse kruisingen. De barrièrewerking speelt met name in Vught omdat de kern ook door twee spoorwegen en de A2 op maaiveldniveau doorsneden wordt.

Helvoirt ligt tussen de N65 en de spoorlijn Tilburg – 's Hertogenbosch. In Helvoirt speelt m.n. het probleem van de oversteekbaarheid voor grote groepen fietsers, vooral voor scholieren (verkeersveiligheid).
De gelijkvloerse kruising in Helvoirt (met VRI) vormt één van de verbindingen tussen de dorpen in de gemeente Haaren (Biezenmortel en Helvoirt aan de noordkant en Haaren en Esch aan de zuidkant van de N65). Met de recente aanpassing van het kruispunt is deze verbinding voor automobilisten verbeterd. Fietsers moeten deze kruising gelijkvloers oversteken.

Doorstroming en bereikbaarheid

Reistijd op de N65
De NMCA Mobiliteit van juni 2011 (IenM) heeft voor de belangrijkste niet-autosnelwegen in kaart gebracht waar naar verwachting sprake zal zijn van een toekomstige I/C-waarde[2] van > 0,8. Dit is geen indicatie van een knelpunt volgens de SVIR, maar kan duiden op mogelijke congestie. In Brabant betreft dit op termijn o.a. de N65 in het Global Economy scenario (GE 2030). In het Regional Community scenario (RC 2030) blijft de verhouding onder de 0,8.
Voor bereikbaarheid over de weg heeft de SVIR de volgende streefwaarde: op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. De N65 valt in deze categorie.
Effecten van de alternatieven op de bereikbaarheid zullen in beeld gebracht worden t.o.v. de referentiesituatie.

Lokale bereikbaarheid en lokale verkeersafwikkeling in Vught
Hier is relevant de combinatie van de 3 gelijkvloerse VRI's op de N65 en gelijkvloerse spoorwegovergangen. Dit leidt tot doorsnijding van het dorp Vught.

Effecten op het onderliggend wegennet
Naast het probleemoplossend vermogen van alternatieven voor de N65 worden in de verkenning ook de effecten op het verkeerskundig functioneren van het omringend HWN en OWN in beeld gebracht. Oplossingen mogen niet leiden tot een verslechtering van dit wegennet.

Natuur
De N65 vormt een ecologische barrière tussen natuurgebieden aan weerszijden van de weg. De N65 doorsnijdt en versnippert de relatie tussen Het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen (Natura 2000), Het Groene Woud (waaronder het Helvoirtse Broek) en de Kampina. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) voorziet in een aantal maatregelen om de ecologische verbinding te verbeteren. Ontbrekende schakel is een ecologische verbinding ter hoogte van het Helvoirtse Broek, om de verbinding tussen de bovengenoemde gebieden te versterken.
Effecten van de alternatieven op de natuur worden in de verkenning in beeld gebracht en getoetst aan de EHS en vigerende natuurwetgeving.

Ruimtelijke kwaliteit
Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om de inpassing in de omgeving (bijv. visuele kwaliteit van maatregelen en de beleving ervan), om de aansluiting bij huidige functies en voorzienbare toekomstige ontwikkelingen.

Cultuurhistorie en landschap
*D*e N65 (ofwel de Napoleonsbaan) wordt ervaren als een mooi ingepaste weg in een karakteristiek Brabants landschap, ook wel de mooiste weg van Brabant genoemd. De landschappelijke kwaliteit wordt daarom niet beschouwd als knelpunt.
Landschappelijke (beeld)kwaliteit, behoud van het groene karakter van de weg met de karakteristieke bomenrijen zijn een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerpen van toekomstige inrichtingsmaatregelen. Effecten van alternatieven worden getoetst aan de Monumentenwet op mogelijke beïnvloeding van Rijksmonumenten en archeologische vindplaatsen.

[2] Verhouding tussen Intensiteit van het verkeer en Capaciteit van de weg

Techniek
Naast technische haalbaarheid van alternatieven is ook de fasering van belang: hoe de verkeersafwikkeling tijdens de realisatiefase kan plaatsvinden.

Financiële kaders
In de verkenning zal onderzocht worden hoe met minimale middelen maximale waarde (probleemoplossend vermogen) kan worden gecreëerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de investeringskosten, maar ook naar kosten van beheer en onderhoud (Life Cycle Costing – benadering). De kosten van alternatieven moeten inpasbaar zijn binnen de financiële kaders en moeten bij voorkeur ruim daarbinnen vallen.

Het totaal beschikbare budget is € 100 miljoen inclusief BTW en voorbereidingskosten (engineering, procedures, grondverwerving etc.).
Hierin bedraagt het aandeel van Rijk 55 miljoen, van de regio 45 miljoen.

Het Rijk heeft voor de N65 voor 2020 € 10,6 mln. gereserveerd, het resterende deel (€ 44,4 mln.) is gereserveerd na 2020. Grote aanpassingen aan de N65 kunnen dan pas mogelijk zijn. Van het regionale budget zijn de structuurvisiebijdragen ad € 5 mln. voor 2020 gereserveerd; de rest na 2020. Alle bedragen zijn inclusief BTW.

Besluitvorming over het taakstellend realisatiebudget voor de maatregelen, het budget voor de extra kosten van beheer en onderhoud na de realisatie en de beoogde realisatietermijn vindt plaats bij de voorkeursalternatief.

Maatschappelijke kosten en baten
Tijdens de verkenning wordt een kosten-batenanalyse opgesteld. Deze levert een integraal overzicht van de maatschappelijke kosten en baten van de belangrijkste alternatieven. Op basis hiervan wordt beoordeeld of alternatieven leiden tot een doelmatige investering met maatschappelijk rendement. De maatschappelijke baten moeten groter zijn dan de kosten.

2.4 Wettelijk kader

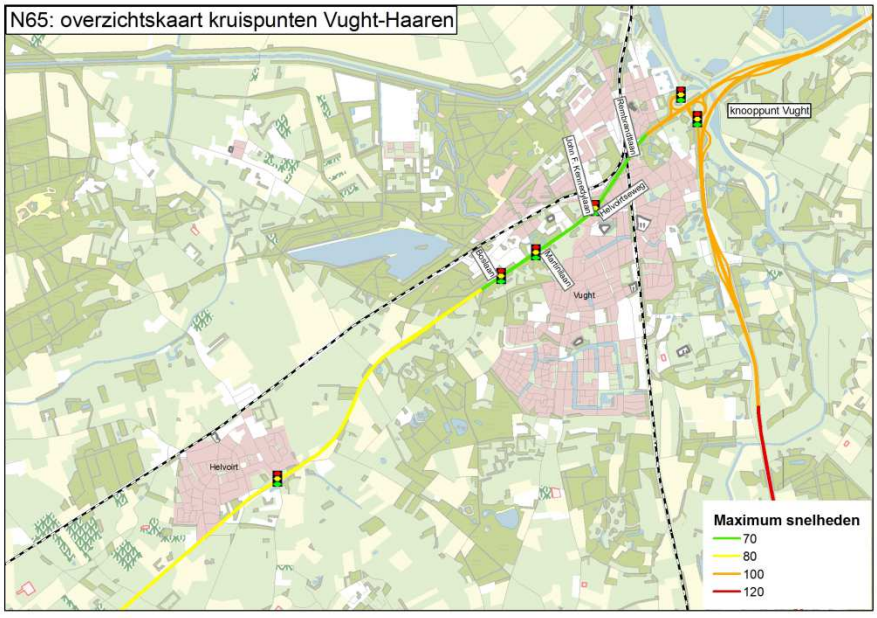
De voorziene aanpassingen aan de N65 zijn niet tracéwetplichtig en monden dus niet uit in een Tracébesluit. Aangezien er wel sprake is van een infrastructureel probleem is wel het gedeelte van de Tracéwet van toepassing waarin de startbeslissing en de verkenning wettelijk geregeld is. Nu er geen sprake is van een aanleg of wijziging van een hoofdweg met meer dan twee rijstroken is geen structuurvisie vereist. Voor de N65 wordt geen structuurvisie gemaakt. Er komt ook geen plan-MER.

Na de voorkeursalternatief zal de besluitvorming uitmonden in een planologische procedure waarbij de gemeenteraad bevoegd gezag is. Deze procedure kan uitmonden in een bestemmingsplanprocedure en/of verlopen via omgevingsvergunningen.

De gemeente Vught heeft thans een gemeentelijke structuurvisie in voorbereiding; deze wordt in na een inspraakronde in de 2^{e} helft van 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Ook de gemeente Haaren heeft een structuurvisie in voorbereiding, waarvan de afronding staat gepland in het najaar van 2013.

Vught en Haaren dienen waarschijnlijk een nieuw bestemmingsplan op te stellen. De planning van de benodigde bestemmingsplannen van de gemeenten Vught en Haaren wordt afgestemd op de besluitvorming over en planning van de N65. Totale doorlooptijd van de planologische procedure ligt doorgaans tussen 2,5 en 4,5 jaar, met het risico van lange behandelingstermijnen bij de gemeente.

Bij een startbeslissing in april 2013 zou de benodigde planologische procedure op z'n vroegst in 2017 kunnen zijn doorlopen. Een bestemmingsplan is 10 jaar geldig en kan eenmalig worden verlengd met 10 jaar.



Figuur 4: Overzichtskaart kruispunten Vught-Haaren

3 Te onderzoeken alternatieven

Dit hoofdstuk beschrijft welke alternatieven niet in de verkenning onderzocht worden en welke wel worden meegenomen. Met deze alternatieven op hoofdlijnen start de verkenning. Alternatieven bestaan uit verschillende bouwstenen of modules. Sommige bouwstenen zijn logisch te combineren tot een alternatief, andere sluiten elkaar uit. Deze uitwerking vindt plaats in de verkenning. Uitwerking van de alternatieven en het 'zeven' tot één voorkeursalternatief is ook onderwerp van participatie met de omgeving.

3.1 Uitgangspunten

Bij het formuleren van mogelijke alternatieven zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De bestuurlijke keuze n.a.v. de Gebiedsgerichte pilot N65 voor het huidige karakter van de N65 als gebiedsontsluitingsweg met 2 x 2 gescheiden rijbanen op de huidige locatie en een maximumsnelheid van 80 km/uur en 70 km/uur in de kern Vught.
- Het taakstellende budget is € 100 miljoen inclusief BTW: waarvan € 90 miljoen voor Vught en € 10 miljoen voor Haaren.
- Leidend voor het beoordelen van oplossingen wordt het probleemoplossend vermogen gekoppeld aan de doelen, beoordeling van de alternatieven op relevante aspecten, wettelijke kaders, de kosten en de kosten-effectiviteit (MKBA).
- Bij de alternatieven voor de N65 wordt afgestemd met de planuitwerking PHS Meteren – Boxtel. De N65 en de spoorlijn kruisen elkaar in Vught. Maatregelen aan spoor en weg hebben effecten op geluid en de lokale verkeersafwikkeling in Vught en omgeving.
- De scope betreft het traject van de N65 waar een oplossing gezocht wordt voor de daar geconstateerde problemen. Het is mogelijk dat in de uitwerking blijkt dat een deel van de oplossing voor deze problemen buiten het in de scope afgebakende traject van de N65 zit. Bijvoorbeeld een aanpassing aan het onderliggend wegennet die direct gekoppeld is aan de maatregelen op de N65. Of de oplossingen in Vught zouden leiden tot een probleem elders op het lokale/onderliggend (OWN) of hoofdwegennet (HWN). Effecten op het OWN en het HWN en eventueel aldaar te treffen maatregelen als gevolg van maatregelen op de N65 horen ook tot de reikwijdte van de verkenning.
- In de verkenning wordt ook een referentie-alternatief uitgewerkt: de toekomstige situatie zonder het project, zonder maatregelen aan de N65. In het referentie-alternatief zit ook de autonome ontwikkeling, met zaken waar al over besloten is.

3.2 Alternatieven die niet worden meegenomen in de verkenning

In de aanloop naar de startbeslissing is een aantal alternatieven bekeken en globaal getoetst aan probleemoplossend vermogen, maakbaarheid en financiële randvoorwaarden. Dit heeft geleid tot het niet meenemen van de volgende alternatieven:

- Op basis van de bestuurlijke keuze n.a.v. de Gebiedsgerichte pilot: het opwaarderen van de N65 tot een regionale stroomweg (100 km/uur) met of zonder omlegging bij Vught en het afwaarderen tot een 50/60 km/uur ontsluitingsweg.

- N65 op palen: dit past niet binnen het budget. Er zijn grote investeringen nodig om nadelige effecten te beperken. Daarnaast past een dergelijk prominent aanwezig bouwwerk niet bij het karakter van Vught .
- N65 in tunnel: past niet binnen budget door hoge uitvoeringskosten en ook niet door de benodigde veiligheidsmaatregelen vanwege de Tunnelwet.
- De volledige Regiovariant 2B+ op het traject Vught en Haaren: past niet binnen de budgettaire randvoorwaarden.
- Ontvlechtingsalternatief 4x1: d.w.z. N65 met 2x1 rijstrook met verdiepte ligging voor doorgaand verkeer en daarnaast parallelwegen op maaiveld voor lokaal verkeer. Deze oplossing kan op dit moment verkeerskundig net, maar is niet toekomstbestendig. Dit alternatief leidt bij een lichte verkeersgroei al tot fileproblemen in de tunnelbak.
- Half verdiepte N65 tussen de Boslaan in Vught en het spoor: dit zou een mogelijk alternatief kunnen zijn voor de regiovariant (2B+). Maar dit is te duur door dubbele kosten, omdat ter plaatse van de kruisingen zowel in de hoogte (viaducten voor kruisend verkeer) als in de diepte (tunnelbak N65) maatregelen genomen moeten worden. De variant 'half verdiepte N65' is tussen de kruisingen wel mogelijk en wordt daartoe wel modulair meegenomen (zie de tabel)
- N65 op maaiveld met de kruisende wegen er verdiept onderdoor: ruimtelijk is dit zeer moeilijk inpasbaar; woningen langs kruisende wegen moeten gesloopt worden en/of worden lastig ontsluitbaar. De tunneltjes onder weg door zijn minder sociaal veilig dan in de huidige situatie.

3.3 De in de verkenning te onderzoeken alternatieven

<u>In Haaren/Helvoirt worden de volgende alternatieven en maatregelen onderzocht:</u>
- Ontbrekende parallelwegen N65
- Ongelijkvloerse fietspassage bij kruispunt Helvoirt
- Ecopassage bij het Helvoirtse Broek

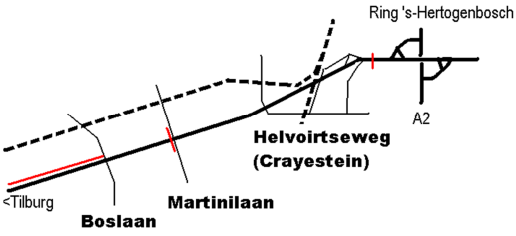
Voor deze maatregelen is in totaal een taakstellend budget beschikbaar van € 10 miljoen inclusief BTW.

Foto: Verkeer N65 / Kruispunt Helvoirt (Haaren)

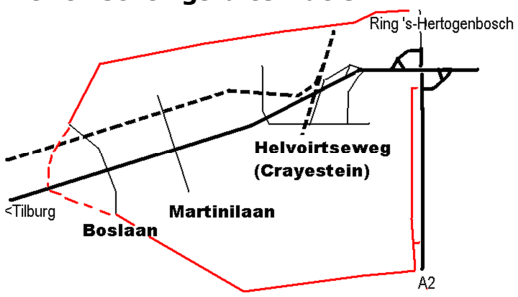
Te onderzoeken alternatieven en maatregelen in Vught:

Voor de alternatieven in Vught is een taakstellende budget afgesproken van 90 miljoen inclusief BTW. In Vught gaat het bij de start van de verkenning om de volgende 4 alternatieven, in schematische tekeningen:

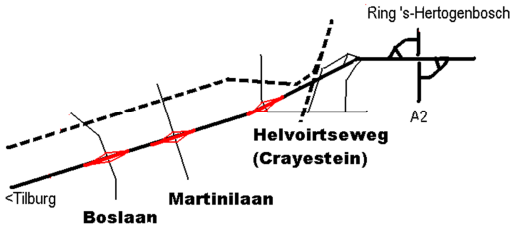
A Nulplus-alternatief



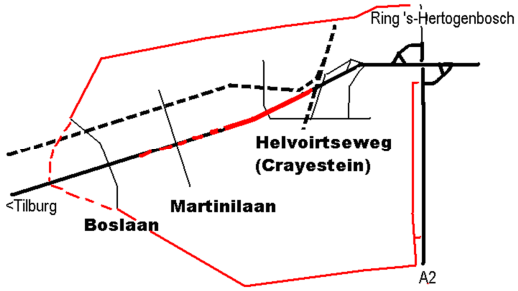
B Ontvlechtings-alternatief



C Verdiepte kruisingen – alternatief



D Tunnelbak-alternatief



De ring in de figuren B en D voor de afwikkeling van lokaal verkeer is ontleend aan het rapport 'Visie Hoofdwegenstructuur Vught'.

In onderstaande tekst worden deze alternatieven kort toegelicht.

A Nulplus - alternatief

- Maaiveldligging N65
- Geen beïnvloeding van verkeersstromen doorgaand en lokaal verkeer
- Alle aansluitingen op de N65 blijven intact. Kleine aanpassingen (optimaliseren kruisingen, parallelwegen, fietstunnels, hoogtedetectie etc)

B Ontvlechtings-alternatief

- Maaiveldligging N65
- Ontvlechten verkeerstromen door bestemmingsverkeer via het lokale wegennet af te wikkelen en de N65 alleen voor doorgaand verkeer te gebruiken
- Aansluitingen Helvoirtseweg en Martinilaan op de N65 vervallen; autoverkeer kan hier nog wel kruisend oversteken, maar niet meer de N65 afslaan of opgaan. Lokaal verkeer moet via de interne wegenstructuur in het noorden of zuiden op de N65 aantakken.
- Afhankelijk van de effecten kan dit alternatief ook bepaalde aanpassingen op het onderliggend wegennet vragen

C Verdiepte kruisingen alternatief

- Verdiepte ligging N65 bij kruisingen, de rest maaiveldligging (vergelijk noordelijke randweg Breda of passage Luik) of half verdiept (zie de modules in de navolgende tabel)
- Geen beïnvloeding verkeersstromen doorgaand en lokaal verkeer
- Alle aansluitingen op de N65 blijven intact

D Tunnelbak alternatief

- Verdiepte ligging N65, zo veel als mogelijk is binnen budget
- Flexibel alternatief: het budget bepaalt hoe lang de tunnelbak kan worden, mogelijk tot voorbij de Martinilaan.
- (deels) ontvlechten verkeersstromen door bestemmingsverkeer via het lokale wegennet af te wikkelen en de N65 alleen voor doorgaand verkeer te gebruiken.
- Aansluitingen Helvoirtseweg en mogelijk Martinilaan op de N65 vervallen; autoverkeer kan hier nog wel kruisend oversteken
- Afhankelijk van de effecten kan dit alternatief ook bepaalde aanpassingen op het onderliggend wegennet vragen

Voor alle vier de alternatieven geldt dat ze ook gecombineerd kunnen worden met een verdiepte ligging van het spoor in het kader van het project PHS Meteren-Boxtel. In feite heeft elk alternatief dus een variant met verdiept spoor. Er zijn nog veel meer varianten mogelijk door onderdelen van een alternatief weg te laten of door er onderdelen aan toe te voegen. Zo kunnen de alternatieven modulair samengesteld worden. Om inzicht te geven in de mogelijkheden zijn deze verwerkt in de onderstaandetabel. Waar een kruisje staat is een variant mogelijk. In een eerste zeef in de verkenning zal niet alleen het aantal alternatieven, maar ook het aantal varianten ingeperkt worden voordat in de vervolgfase van de verkenning een meer gedetailleerd onderzoek plaatsvindt. De uitkomsten van deze eerste zeef worden voorgelegd aan de Stuurgroep N65.

Alternatief	**Varianten**					
	Spoor verdiept i.h.k.v. PHS	Spoor verhogen met ca ½ meter	Aansluiting Rembrandt-laan vervallen	Aansluiting Martinilaan vervangen door fietstunnel [of – brug]	Aansluiting Boslaan verplaatsen	Deels halfverdiept
A Nulplus	x	x	x	x		
B Ontvlechtings	x	x	x	x	x	
C Verdiepte kruisingen	x	x	x	x	x	x
D Tunnelbak	x	x	x	x	x	x

4 Raakvlakken met andere ontwikkelingen en projecten

Dit hoofdstuk beschrijft relevante andere ontwikkelingen die een duidelijke relatie hebben met de verkenning voor de N65. In de verkenning zal aandacht zijn voor afstemming met deze ontwikkelingen.

4.1 Relatie van de MIRT verkenning N65 met PHS Meteren – Boxtel

De Planuitwerking/MER PHS Meteren – Boxtel is gebaseerd op de voorkeursalternatief van het kabinet over PHS op 4 juni 2010. Voor de MIRT Verkenning N65 is de invulling van belang van viersporigheid tussen Den Bosch en Vught, met een vrije (spoor)kruising bij Vught, de ligging van het spoor en maatregelen bij overwegen. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt naar huidig inzicht in het voorjaar van 2013 gepubliceerd.

In Vught zijn de volgende raakvlakken tussen de N65 en PHS aan de orde:

- De N65 gaat nu onder het spoor door, met een doorrijhoogte van 4.00m.
- Eén van de alternatieven in het MER Meteren - Boxtel van PHS voor het spoor Den Bosch – Eindhoven gaat uit van een dive-under onder de N65 door met de N65 in Vught op maaiveld. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat deze door de omgeving ingebrachte variant 1B+ kan worden onderzocht in de m.e.r.-studie onder voorbehoud dat een eventuele latere keuze voor een verdiepte ligging voor het spoor alleen mogelijk is indien voldoende financiering beschikbaar is.
- De toekomstvastheid van locatiekeuzes van 2 mogelijk nieuwe ongelijkvloerse spoorkruisingen (Loonsebaan en Wolfskamerweg) in het kader van PHS kan beïnvloed worden door toekomstige keuzes omtrent de N65. Keuzes omtrent de N65 beïnvloeden de verkeerscirculatie in Vught en dat heeft weer invloed op de belasting van overwegen. Wat de uiteindelijke oplossing voor de N65 zal worden, kan dus van invloed zijn op de keuze voor de aanpak van de overwegenproblematiek in het kader van PHS. In overleg met de gemeente zal PHS zoeken naar de meest effectieve oplossingen, in wisselwerking met de N65.
- Op het kruispunt van spoor en N65 is sprake van cumulatie van geluid. PHS zal daar aandacht aan besteden.
- Indien infrastructurele maatregelen aan het spoor die van de N65 raken, wordt gekeken of er mogelijkheden zijn voor synergie.

De noodzaak tot afstemming tussen beide projecten is evident. Aanpak van spoor en weg zijn afhankelijk van elkaar, want spoor en N65 kruisen elkaar in Vught. De MIRT verkenning N65 neemt zowel verdiepte ligging N65/spoor bovenlangs mee, als de N65 op maaiveld. PHS en N65 zijn en blijven separate projecten. Onderzoek, inhoud, besluitvorming en participatie worden gecoördineerd. Dit betekent afstemming op projectniveau door personele unies en wederzijdse inbreng bijv. in het projectteam N65. DGB zal zorgen voor deze coördinatie.

Vanwege de doorsnijdingen van Vught door twee spoorlijnen en twee snelwegen en de cumulatie van leefbaarheidsproblematiek is in opdracht van de gemeente Vught tevens een aparte studie gestart naar de Visie hoofdwegenstructuur in Vught. De uitkomsten van alle studies worden, voor zover mogelijk, meegenomen in het project PHS Meteren – Boxtel. De uitkomsten zijn daarnaast van belang voor de MIRT verkenning N65.

4.2 Gebiedsopgave N65 (provincie Noord Brabant)

De Gebiedsopgave voor de N65 heeft een bredere doelstelling dan de MIRT verkenning N65. De Gebiedsopgave heeft m.n. betrekking op het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving van de N65, in relatie tot daarbij passende (economische) ontwikkelingen. Trekkerschap voor de Gebiedsopgave N65 ligt bij de provincie. De MIRT Verkenning Vught/Haaren gaat over de N65 zelf en de leefbaarheid in de directe omgeving van de N65. Trekkerschap voor de MIRT Verkenning ligt bij IenM/DGB.

De regio met de provincie als trekker van de Gebiedsopgave vindt het belangrijk , dat de investeringen in de N65 ook baten opleveren voor het gebied direct aan de N65 en/of in de sociaal-culturele, economische en ruimtelijke structuur van het gebied rondom de N65. Daarin ligt ook een deel van de aanleiding om tot medefinanciering over te gaan.
De basis van het gebied rond de N65 is een afwisselend landschap met vruchtbare leemhoudende grond en een historische route (Napoleonsbaan). Mede dankzij het kwalitatief hoogwaardige landschap is het gebied aantrekkelijk om te wonen, te werken en te recreëren.

De Gebiedsopgave van de N65 begint bij het besef dat de relatie stad-land in transitie is. Stedelijke functies, maar ook recreatie en toerisme, zijn gebaat bij een vitaal landelijk gebied. Er bestaan kansen voor een samenwerking tussen stad en platteland en het versterken van elkaar.
Deze transitie opgave is direct te betrekken op de N65. Momenteel is de weg functioneel ingericht. Wanneer de N65 in het perspectief van het gebied wordt bezien gaat het niet om de lengterichting, maar juist ook om de dwarsrelaties. De Gebiedsopgave N65 zal daarom aandacht hebben voor de potentiële natuur en landschapswaarden en de duurzame ontwikkeling van zowel de toeristische als de agrarische sector. Voor de N65 is dat vooral de boomteeltsector, maar ook de mogelijkheden die de cultuurhistorisch waardevolle landgoederen en gebouwen bieden.

In dit kader gelden de volgende doelen voor de N65 vanuit de gebiedsopgave:
- duurzame en veilige ontsluitingsfunctie van het landelijk gebied (weerszijden van de N65);
- aandacht voor ecologische potenties (mn beekdal van de Helvoirts Broek/Leij)
- aandacht voor potentiële natuur en landschapswaarden;
- aandacht voor toeristische aantrekkingskracht (zoals wandel- en fietsroutes, ruiterpaden);
- aandacht voor potenties van de boomteeltsector.

De inrichting van de N65 moet passen binnen het aantrekkelijke Brabantse landschap. Hierbij bestaat een relatie met oversteekbaarheid, bereikbaarheid en met veiligheid van de weg.

4.3 Visie Hoofdwegenstructuur Vught

Als gevolg van alle ontwikkelingen rondom de N65 en het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is door de gemeente Vught in het voorjaar van 2012 een onderzoek gedaan onder de naam Visie hoofdwegenstructuur Vught. Deze visie heeft naast de N65 en PHS ook een directe relatie met het opstellen van een geactualiseerd Verkeer en Vervoerplan en de Structuurvisie Vught.

De visie heeft voor de gemeente Vught een richtinggevend karakter. Het richtinggevende karakter is als uitgangspunt genomen omdat de ontwikkelingen op de diverse terreinen (N65, PHS, VVP) op dit moment geen vastomlijnde uitkomst kennen.

In het rapport is een tweedeling gemaakt qua visie. Allereerst is gekeken naar de mogelijke hoofdstructuur. De visie geeft invulling aan een herkenbare hoofdstructuur voor Vught, welke ook als zodanig bestuurlijk is vastgesteld. De nieuwe hoofdstructuur, die als het ware een ring om Vught vormt, is de drager van het verkeersnetwerk en is vanuit verkeerskundig oogpunt een gewenste structuur.

Daarnaast is op basis van de hoofdstructuur gekeken naar verschillende structuurvarianten met mogelijke inpassingsoplossingen voor de spoorwegovergangen in Vught. Het rapport geeft verder geen specifieke voorkeur aan maar een bandbreedte van mogelijke oplossingen en richtingen. Het rapport geeft hierdoor inzicht in de gewenste hoofdstructuur en mogelijke consequenties van diverse varianten en inpassingsoplossingen van spoorwegovergangen.

De Visie hoofdwegenstructuur betreft dus niet de Structuurvisie van Vught.

4.4 Uitgevoerde en voorgenomen werkzaamheden aan de N65

Het MeerJarenProgramma Ontsnippering (MJPO) is een bestaand landelijk investeringsprogramma van het rijk om nadelige effecten van (lijnvormige) rijksinfrastructuur te mitigeren. Prioriteitstelling van het beschikbare budget vindt plaats in overleg tussen rijk en regio. Voor de N65 zijn in het MJPO twee maatregelen voorgenomen/in gang gezet (duiker Raamse Loop en droge faunatunnel met gidssoort Kamsalamander bij hmp 6.5/6.6).

5 Aanpak, planning, organisatie en participatie

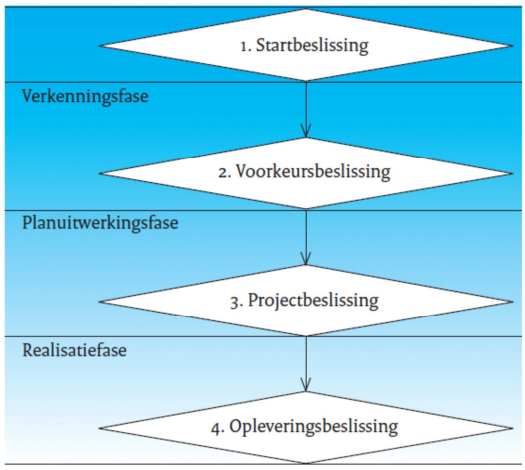
Dit hoofdstuk geeft een globale beschrijving van de aanpak van de verkenningsfase. Vervolgens wordt ingegaan op de organisatie, de rol en verantwoordelijkheden van de in de verkenning participerende overheden. Tenslotte wordt de wijze toegelicht waarop overige maatschappelijke en private organisaties, burgers, bedrijven en medeoverheden worden betrokken. Het projectplan is geen onderdeel van de startbeslissing, maar vormt de eerstvolgende stap in de startfase van de verkenning. Het projectplan beschrijft de planning van activiteiten en deelstudies.

5.1 Aanpak op hoofdlijnen

Kwaliteitsborging
IenM/DGB is als trekker verantwoordelijk voor de kwaliteit. IenM vraagt RWS de kwaliteit van de producten tijdens het proces te toetsen. Indien nodig zullen aanvullende berekeningen gedaan worden met de daartoe geëigende modellen (NRM, lokaal/regionaal verkeerskundig model) om oplossingen te toetsen op effecten op de afwikkeling van verkeer op het onderliggend (lokale) wegennet.
De projectleider zorgt voor periodieke voortgangsrapportages aan de opdrachtgever, inclusief een risicoanalyse en de wijze waarop de risico's worden beheerst.

Gate review RWS als toets voor kwaliteit
Om er zeker van te zijn dat de voorkeursalternatief uitvoerbaar en houdbaar is, wordt de kwaliteit van de (deel-)processen en producten die de grondslag vormen voor de voorkeursalternatief gemeten en getoetst via een Gate Review. Dit is een interne toetsingsprocedure voor investeringsprojecten in het kader van kwaliteitsborging. Deze Gate Review zal door RWS Dienst Infrastructuur worden uitgevoerd op verzoek van de opdrachtgever.

5.2 Planning



Figuur 5: MIRT-procedure volgens MIRT Spelregelkader

Een verkenning heeft een duur van maximaal 2 jaar, eindigend met een voorkeursalternatief. Zie figuur 5 voor de gehele MIRT-procedure.

Afstemming tussen de bestuurlijke voorkeur N65 en keuze van de voorkeursvariant voor PHS (naar huidig inzicht in zomer 2014) is noodzakelijk. Dit betekent een MIRT verkenning onder hoge tijdsdruk, omdat de bestuurlijke voorkeur voor de N65 dan ook in zomer 2014 duidelijk moet zijn. Deze bestuurlijke voorkeur zal zodoende een tussenstap zijn in de formele afronding van de verkenning met de voorkeursalternatief.

5.3 Organisatie, rollen en verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor deze verkenning (het product verkenningenrapport) en het resultaat daarvan (voorkeursalternatief) berust bij DG Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu namens het Rijk.

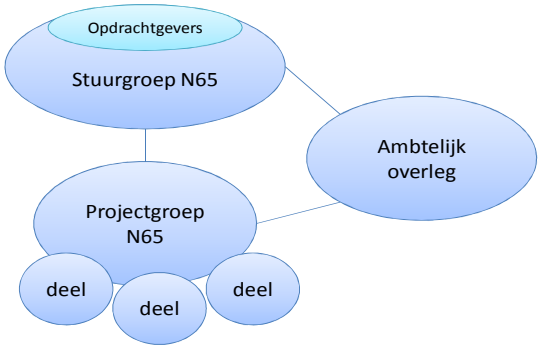
De organisatie is een weerspiegeling van de samenwerking tussen rijk en regio. RWS Noord-Brabant en de regio in de vorm van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught, Haaren en ’s-Hertogenbosch zijn nauw betrokken via deelname aan de Stuurgroep onder voorzitterschap van het ministerie van IenM/DGB. De provincie vervult de rol van coördinerende partij en aanspreekpunt namens de regio. Voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming en tussentijdse beleidsmatige keuzen zullen plaatsvinden in de Stuurgroep. Elke partij behoudt haar eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden.
De afstemming met PHS en het inbrengen van de raakvlakken met PHS in de Stuurgroep N65 is de verantwoordelijkheid van het ministerie (DGB). De provincie is trekker van en verantwoordelijk voor de afstemming met de Gebiedsopgave N65.

De voorbereiding van de vergaderingen van de stuurgroep zal plaatsvinden in een ambtelijk overleg waarin ambtelijke vertegenwoordigers deelnemen van de organisaties in de stuurgroep.

Onder de stuurgroep wordt een projectstructuur ingericht met een projectteam onder leiding van DGB. Het projectteam is verantwoordelijk voor het aanleveren van de producten.
De producten vormen de beslisinformatie voor de stuurgroep. In de projectstructuur wordt de afstemming en coördinatie van N65 met PHS Meteren – Boxtel verankerd.

De uitvoering van de verkenning wordt begeleid door de opdrachtgever DGB en de provincie Noord-Brabant als mede-opdrachtgever. Deze gedeelde verantwoordelijkheid volgt uit de afspraken over de gezamenlijke financiële inbreng. Om de aansturing van het project zo effectief mogelijk te laten verlopen zijn vanuit het Rijk en vanuit de regio elk één partij beslissingsbevoegd. Vanuit het Rijk is dat DGB en vanuit de regio is dat de provincie Noord-Brabant. De regionale partijen zullen hierover onderling nadere afspraken maken. Onverlet de formele verantwoordelijkheden is samenwerking tussen DGB, provincie, RWS en de gemeenten een voorwaarde om tot de gewenste resultaten te komen.

Bij vaststelling van het projectplan zullen de noodzakelijke onderzoeken worden vastgesteld. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande informatie en onderzoeken. Ook de nadere uitwerking van de activiteiten, producten, organisatie, rollen en verantwoordelijkheden vindt plaats in het Plan van Aanpak. De stuurgroep zal het plan van aanpak vaststellen.



5.4 Participatie

Voor het Programma van Ambities (maart 2009) en in de pilot N65 zijn burgers en bedrijven betrokken via diverse workshops. Langs de N65 zijn diverse belangenverenigingen actief. In Vught heeft dit bijvoorbeeld geresulteerd in een overkoepelende belangenvereniging 'Samen voor Vught' die zich hard maakt voor de bewonersbelangen en participatie bij de A2, N65, Spoorlijn 's-Hertogenbosch – Tilburg en PHS op de lijn 's-Hertogenbosch – Eindhoven.

Participatie maakt onderdeel uit van deze MIRT Verkenning. Doel van de participatie is dat een gedragen beeld ontstaat van de oplossing van de problematiek van de N65 in Vught en Haaren. Diverse actoren hebben (in meer of mindere mate) een belang bij de verkenning. (Organisaties van) Burgers, bestuurders (overheden) bedrijven en belangenorganisaties in de directe omgeving van het traject worden in de verschillende fasen van het proces actief betrokken bij de verkenning. Hierbij zal aandacht zijn voor het op een goede manier betrekken van informatie vanuit de omgeving bij het voorbereiden van de voorkeursalternatief. Waar mogelijk en zinvol wordt participatie voor de N65 afgestemd met de participatie voor PHS.

Tijdens de verkenningenfase worden verschillende participatiemomenten georganiseerd in samenwerking met de Directie Participatie van IenM. De participatiemomenten worden gekoppeld aan mijlpalen en producten in de verkenning. Het gaat in elk geval om de volgende mijlpalen en producten:

- Nadere uitwerking van de alternatieven
- De trechtering van alternatieven of varianten naar één voorkeursalternatief

Het opstellen van een actuele stakeholderanalyse en een participatieplan zijn onderdeel van de Verkenning. In Bijlage B is een voorlopige lijst van stakeholders opgenomen.

BIJLAGEN

Bijlage A Historie bestuurlijke afspraken (BO's-MIRT e.a.)

Op 31 maart 2009 heeft de Stuurgroep SamenWerken aan de N65[3] het Programma van ambities voor de N65 en omgeving vastgesteld. Doel van de Stuurgroep is:

1. Verbindingen haaks op de N65 herstellen (bewoners verkeer, flora en fauna)
2. Leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid) verbeteren
3. Goede verkeersdoorstroming op de N65 als schakel in een robuust wegennet.
4. Ruimtelijke, ecologische en economische gebiedskwaliteit versterken.

De N65 is in de Gebiedsagenda Noord-Brabant opgenomen als een prioriteitsproject.

Vervolgens heeft het ministerie van VenW samen met deze regionale partners een integrale gebiedsgerichte pilot uitgevoerd. De Eindnotitie, fase 1 van de Integrale gebiedsgerichte pilot N65 geeft een goed beeld van knelpunten en gewenste ontwikkelingen op de middellange of lange termijn voor het totale traject van de N65 tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch.
In juni 2009 hebben de Kamerleden Vendrik en Koopmans de regering per motie verzocht om de N65 te benutten als pilot voor concretisering van het rijksbeleid ten aanzien van N-wegen en financiering te zoeken voor deze aanpak in de verlenging van het MIRT. Vervolgens is in het najaar van 2009 in het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken om voor de A58/N65 de verdere aanpak, planning en organisatie tot het voorjaar 2010 vast te leggen. In december 2009 heeft de Kamer een motie aangenomen van de leden Koopmans en Roefs, waarin de regering verzocht wordt om in een separate studie naar aanleiding van de projecten N65, A58 en het PHS concreet in te gaan op de wijze waarop de negatieve effecten van de infrastructurele vierendeling van Vught kunnen worden verminderd.

Naar aanleiding van de afspraak in het bestuurlijk overleg zijn een initiatiefdocument voor de A58/N65 (april 2010) en een inhoudelijke analyse (mei 2010) opgesteld en is aan de motie over de vierendeling van Vught uitwerking gegeven middels de "Notitie effecten rijksinfrastructuur Vught".

In het BO-MIRT voorjaar 2010 is afgesproken dat het Rijk met de regio – in het kader van de Mobiliteitsaanpak (ambitie N-wegen) – start met een integrale gebiedsgerichte pilot voor de N65. Hierin zal met name aandacht zijn voor sleutelkwesties zoals leefbaarheid en veiligheid (waaronder specifiek aandacht voor Vught). Parallel aan de start van de pilot zal de regio een voorstel voor een financieringsconstructie voor de maatregelen uit de pilot opstellen. De regio doet een beroep op alle betrokkenen om te bezien welke bijdrage mogelijk is.

In het BO MIRT van najaar 2010 is afgesproken dat de afgesproken gebiedsgerichte pilot wordt voortgezet. De minister vraagt de regio met nadruk om op zoek te gaan naar creatieve en innovatieve financieringsmogelijkheden. Daarbij is aangegeven dat een vervolg niet vanzelfsprekend is, aangezien er op dit moment geen rijksmiddelen beschikbaar zijn. De eerste fase van het onderzoek richt zich op de vraag wat is de precieze problematiek, welke mogelijke (alternatieve) oplossingsrichtingen kunnen worden ingezet en wie kan en is bereid de benodigde investeringen te financieren? Dit houdt tevens een stevige verkenning naar cofinanciering in. De regio zet het onderzoek naar financiering voort met die inzet.

[3] Provincie Noord-Brabant, de gemeenten Tilburg, Oisterwijk, Vught, 's-Hertogenbosch en Haaren. RWS Dienst Noord-Brabant was als wegbeheerder betrokken als adviseur.

Op basis van deze afspraken heeft het Rijk samen met deze regionale partners een integrale gebiedsgerichte pilot uitgevoerd. De pilot betrof een integrale gebiedsgerichte analyse van de problematiek op en rond de N65, een drietal ontwerpschetsen, een inschatting van de benodigde investeringen en kennisontwikkeling.
De "Eindnotitie fase 1 van de Integrale gebiedsgerichte pilot N65" (maart 2011) geeft een goed beeld van knelpunten en gewenste ontwikkelingen op de middellange of lange termijn voor het totale traject van de N65 tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch.
Scope van de 1e fase van de pilot (november 2010 – mei 2011) bestaat uit de volledige N65 van Tilburg naar 's-Hertogenbosch. In deze eerste fase zijn een drietal oplossingsrichtingen (1) opwaarderen, (2) consolideren en (3) afwaarderen) uitgewerkt in ontwerpschetsen, om de bandbreedte van oplossingsrichtingen in kaart te brengen. In de ontwerpschetsen is aandacht geweest voor de sleutelkwesties ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Deze aspecten zijn verwerkt in een beoordelingskader om de effecten van de oplossingsrichtingen onderling te kunnen vergelijken.

In het BO MIRT van mei 2011 hebben rijk en regio afgesproken op korte termijn een pakket aan quick wins te ontwikkelen, als invulling van de tweede fase van de pilot. Het Rijk stelt hiervoor maximaal de eerder gereserveerde maximaal € 10,6 miljoen beschikbaar. Aangevuld met een regionale bijdrage op 50/50-basis vormt dit het taakstellende budget voor het maatregelpakket van fase 2. Het maatregelpakket zal in het BO-MIRT najaar 2011 worden vastgesteld.
Echter, de Tweede Kamer heeft in het AO MIRT van juni 2011 een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht in gesprek te gaan met de gemeente Vught, andere gemeenten en de provincie Noord-Brabant om samen met het Rijk de duurzame oplossing financieel mogelijk te maken en de Kamer over de uitkomst van de gesprekken voor de behandeling van het MIRT in het najaar 2011 te informeren (motie Aptroot/Koopmans, Vergaderjaar 2010-2011, 32 500 A nr. 95). In de motie is sprake van een duurzame oplossing voor de N65 waarbij de overlast in Vught en de oversteekproblemen in meerdere gemeenten worden opgelost. Rijk en regio zijn vervolgens in overleg gegaan over de uitvoering van deze motie.

De regio heeft in het BO MIRT van najaar 2011 een voorstel gedaan voor een duurzame oplossing voor de N65 (invulling 2B+ variant), met maatregelen in Vught (verdiepte ligging) en Haaren.
In deze regionale voorkeursvariant blijft de N65 ingericht als gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) en bestaat het profiel uit 2 x 2 rijbanen. De barrièrewerking van de N65 voor dagelijkse en recreatieve gebruikers wordt beperkt door langzaam verkeerstunnels. In Vught wordt de tunnel voor langzaam verkeer gebundeld met een oversteek voor autoverkeer tot een dek over de N65. Vught Noord en het centrum worden met elkaar verbonden, terwijl de doorstroming op de N65 gegarandeerd kan worden. In dat BO-MIRT is afgesproken dat het Rijk bereid is tot een bijdrage van € 55 mln. aan de oplossing van de problematiek van de N65, indien de regio minimaal € 45 mln. gaat bijdragen. Het Rijk en de regio bezien gezamenlijk voor 1 april 2012 de door de regio voorgestelde voorkeursvariant (variant 2B+) uit het rapport van Witteveen & Bos, mits het voorstel verkeerskundig, ruimtelijk en milieukundig geen onoverkomelijke problemen oplevert en/of een toets van de kostenraming niet tot andere inzichten leidt. Vervolgens zal voor de zomer een definitief besluit worden genomen over een kaderstellend budget en de vervolgaanpak. Het Rijk en de regio zijn van mening dat hiermee voortvarend invulling wordt gegeven aan de motie Aptroot/Koopmans.

In het Bestuurlijk Overleg tussen IenM (plv. DGB) en regio (gedeputeerde, burgemeester en wethouders) van 17 april 2012 is op basis van het memo van RWS geconcludeerd dat variant 2B+ te duur lijkt. In gezamenlijke gespreksnotitie zijn voorwaarden opgenomen voor de vervolgstudie.

Op 31 mei 2012 heeft de regio de minister van IenM per brief laten weten onder voorwaarden bereid te zijn € 45 mln. bij te dragen. In het Bestuurlijk Overleg tussen IenM (plv. DGB) en regio (gedeputeerde, burgemeester en wethouders) van 20 juni 2012 hebben rijk en regio afgesproken een startbeslissing voor te bereiden voor een MIRT-verkenning. De bereikte resultaten en afspraken over de scope van de verkenning komen terug in dit document.

Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 2010–2011.
32 500
Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011
Nr. 95 MOTIE VAN DE LEDEN APTROOT EN KOOPMANS
Voorgesteld 30 juni 2011 (aangenomen)

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er nog geen besluit is genomen over een definitieve oplossing voor de N65 waarbij de overlast in Vught en de oversteekpro-blemen in meerdere gemeenten worden opgelost;
overwegende, dat de Kamer al sinds 2009 bij de regering aandacht vraagt voor de negatieve effecten van rijksinfrastructuur die Vught doorkruist (o.a. moties Koopmans/Roefs 32123-A nr. 33 en nr. 34);
constaterende, dat de eerder hiervoor gereserveerde € 10,6 mln. nu besteed gaat worden aan quick wins die niet bijdragen aan de definitieve oplossing;
voorts constaterende, dat in het overleg tussen gemeenten en provincie Noord-Brabant een versoberde duurzame oplossing is ontwikkeld met onder andere een verdiepte ligging in Vught, waarbij gemeenten en provincie bereid zijn bij te dragen in de kosten;
spreekt als haar mening uit dat gekozen moet worden voor een duurzame oplossing voor de N65;
verzoekt de regering de reeds gereserveerde middelen te behouden voor de duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek in Vught;
verzoekt de regering voorts in gesprek te gaan met de gemeente Vught, andere gemeenten en de provincie Noord-Brabant om samen met het Rijk de duurzame oplossing financieel mogelijk te maken en de Kamer over de uitkomst van de gesprekken voor de behandeling van het MIRT in het najaar 2011 te informeren, en gaat over tot de orde van de dag.

Aptroot
Koopmans

Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 500 A, nr. 95

Bijlage B Voorlopige lijst van stakeholders

Burgers
Omwonenden
Grondeigenaren
Bewonersorganisaties/platform in Vught, idem in Haaren/Helvoirt
Belangenverenigingen Vught
Samen voor Vught
Verkeersplatform Vught
Stichting Comité N65 Ondergronds bij Helvoirt

Bedrijven incl. koepels
Ondernemersverenigingen
EVO
Kamer van Koophandel Brabant
BZW
MKB
VNO-NCW-Brabant
TLN
Brabant Water (Drinkwaterbedrijf)
ZLTO
Greenport Midden Brabant (boomteelt)
Koninklijke Horecabond Nederland

Belangengroepen
ANWB
Brabantse Milieufederatie
Brabants Landschap
Veilig Verkeer Nederland, district Noord-Brabant
Recron
VVV Noordoost Brabant
Fietsersbond
LNMH (plaatselijke natuur en milieu organisatie)
Hippische Bond

(semi)Overheden
Gemeente Vught
Gemeente 's-Hertogenbosch
Gemeente Haaren
Gemeente Oisterwijk
Gemeente Tilburg
Provincie Noord-Brabant
Ministerie EL&I
Ministerie Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Noord-Brabant
Prorail
Waterschap De Dommel
Terreinbeheerders

Bijlage C Achtergrondinformatie

C.1 Beleidsuitgangspunten en belangen Rijk en regio

Beleidsuitgangspunten rijk
Het nationaal beleid is beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Voor het Brabantse deel van de MIRT-regio Brabant en Limburg is met name het verbeteren van het Vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland van belang. Het gebied rondom de N65 is geen speerpunt in het rijksbeleid.
Volgens de NMCA van juni 2011 zal in het Global Economy scenario (GE 2030) op de N65 naar verwachting sprake zal zijn van een I/C-waarde van > 0,8. Het Rijk heeft voor N-wegen geen landelijke ambitie qua bereikbaarheid. Dit is geen indicatie van een knelpunt volgens de SVIR, maar kan duiden op mogelijke congestie. In het Regional Community scenario (RC) blijft de verhouding onder de 0,8.
De ambitie van het Rijk is dat alle Rijks-N-wegen uiterlijk in 2020 tenminste drie EURO-RAP veiligheidsterren hebben. De N65 voldoet daar nu al ruimschoots aan.

Beleidsuitgangspunten regio
In de provinciale structuurvisie ruimtelijke ordening is de N65 als een van de tien gebiedsontwikkelinegn opgenomen. De N65 is een belangrijke verbinding in het stedelijk netwerk BrabantStad. De N65 doorsnijdt het nationaal landschap het Groene Woud en de ecologische verbindingszone de Beerze. De gebieden rond de As N65 maken onderdeel uit van de groenblauwe structuur. Het verbinden van deze natuurgebieden als de Loonse en Drunense Duinen, de Oisterwijkse Bossen en de Beerze en het tegengaan van versnippering van natuurgebieden zijn belangrijke doelstellingen voor het gebied.
Langs de N65, bij Haaren, liggen een aantal boomteeltbedrijven die samen één van de grotere clusters voor boomteelt in Noord-Brabant vormen. De boomteeltsector is van toenemend belang voor de economische positie van de regio. Het religieus erfgoed in het gebied rondom de N65 bezit unieke kwaliteiten. De provincie staat een integrale gebiedsgerichte aanpak van de N65 voor met vooral aandacht voor sleutelkwesties zoals leefbaarheid en veiligheid (waaronder specifieke aandacht voor Vught). Hoofddoel is het ontwikkelen van en duurzame N65, die bijdraagt aan een robuust wegennet en tegelijkertijd goed past bij en functioneert binnen zijn omgeving.

Beleidsuitgangspunten rijk en regio: Gebiedsagenda Noord-Brabant
Brabant is een economisch diverse regio, die goed presteert. Door de centrale ligging tussen de Randstad Nederland, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied in combinatie met de goede internationale verbindingen heeft de regio veel kansen voor ontwikkeling benut. Die kansen komen ook voort uit eigen kwaliteiten. Het stedelijk netwerk BrabantStad bestaande uit de steden Breda, Eindhoven, Helmond, ’s-Hertogenbosch en Tilburg, is naar afmeting, inwoneraantal en economische prestaties het tweede stedelijk netwerk in Nederland. Karakteristiek voor Brabant is de verwevenheid van de steden met hun ommeland en de groene ruimte (Mozaïekmetropool). Daardoor biedt de regio een hoogwaardige kwaliteit van leven door de aantrekkelijke en diverse woon- en vestigingsmilieus. De steden zijn krachtig en attractief en kennen elk een eigen culturele identiteit. Brabant is bovendien rijk aan groen- en natuurgebieden en waardevolle cultuurlandschappen.
Rijk en regionale partners willen Brabant ontwikkelen tot een duurzame, op Europees niveau concurrerende, complete kennisregio met een diversiteit aan florerende economische clusters. In de Gebiedsagenda Noord-Brabant zijn vijf Brabantsbrede thematische opgaven opgenomen.

Internationaal verkeerskundig belang N65
Het tracé is geen onderdeel van het Europese Ten-T netwerk. Het maakt geen deel uit van de achterlandverbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol met het midden en zuiden van Europa.

Nationaal verkeerskundig belang N65
De N65 vormt de kortste en snelste verbinding tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. Het is een belangrijke schakel in het hoofdwegennetwerk van Noord-Brabant en wordt gebruikt als omleidingroute bij incidenten op andere hoofdwegen.
Het Rijk kent geen normering voor de reistijdfactor van N-wegen.
Bij een hoog groeiscenario komt de toekomstige IC-verhouding (2030) onder druk te staan; bij het RC-scenario wordt er geen probleem verwacht.
De oplossingsrichtingen en alternatieven mogen de doorstroming op de N65 en de omringende hoofdwegen niet verslechteren.

Regionaal verkeerskundig belang N65
N65 speelt een belangrijke rol in de regionale en lokale verkeersafwikkeling. De weg heeft een belangrijke functie in de ontsluiting van het gebied en de bereikbaarheid van de aanliggende gemeenten. De N65 heeft een doorstromingsfunctie in het stedelijk netwerk BrabantStad en is een onmisbare schakel in het Brabantse wegennet.

Regionale belangen
De inzet van de provincie en regio is om de kwaliteit van het landschap van allure Het Groene Woud te verbeteren en de relaties dwars op het weg te versterken. In dat kader is het herstel van het beekdal van de Helvoirts Broek/Leij zeer belangrijk als ook het behoud en herstel van de karakteristieke waardevolle bomenrijen langs de N65 die zeer bepalend zijn voor de beleving van het landschap. Landschappelijke kwaliteit en behoud van het 'groene karakter' van de weg (bomenrij) is een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerpen van toekomstige inrichtingsmaatregelen.
In Vught speelt visuele kwaliteit een rol bij de vormgeving van toekomstige maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren.
Ruimtelijke maatregelen zoals geluidschermen, kunstwerken zijn bepalend voor het aangrenzend gebied en dienen zorgvuldig te worden ingepast. Rekening moet worden gehouden met het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit em het voorkomen van barrièrewerking (versterking tegengaan).

Lokaal belang: leefbaarheid en luchtkwaliteit Vught
Vught streeft naar een hoogwaardige milieugezondheidssituatie voor omwonenden voor alle milieu- cq. leefbaarheidseffecten. Uitgangspunt is om de belasting voor omwonenden niet te laten toenemen en op bestaande knelpunten te laten afnemen.

Lokaal belang: kruispunten
De N65 is de ontsluitingsweg van de gemeenten Vught, Haaren, Oisterwijk en het Groene Woud. Om de wachttijden op de kruisingen op de N65 te bepalen, is in 2011 een kruispuntanalyse uitgevoerd (met verkeersmodel 's-Hertogenbosch).
De wachttijden zijn op drie belangrijke kruispunten op de N65 geanalyseerd:
- Pannenschuurlaan/Kreitenmolenstraat (Quatre Bras); aangepast in 2009
- Torenstraat/ Molenstraat (nabij Helvoirt); aangepast in 2010
- Boslaan/Vijverboslaan (nabij Vught)

Aan twee kruispunten zijn daarna aanpassingen uitgevoerd. Het kruispunt Boslaan/Vijverboslaan maakt deel uit van deze verkenning.
Met de in 2010 uitgevoerde aanpassingen aan de kruispunten is de ontsluiting van de dorpen ten zuiden van Vught en van het Groene Woud verbeterd.

C.2 Relevante ontwikkelingen (kansen en bedreigingen)

Voorzienbare ruimtelijk-economische ontwikkelingen (als deel van de autonome ontwikkeling) die een relatie hebben met het gebruik van de N65.

Infrastructuur

- A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven: verbreding naar 2x3 rijstroken, gereed 2013, van invloed op het verkeersaanbod op de N65 en geluid en luchtkwaliteit in de kom van Vught.
- Zuidwesttangent 's-Hertogenbosch, gereed 2010, van invloed op het verkeersaanbod
- Ombouw N261 Tilburg-Waalwijk, gereed 2016, van invloed op het verkeersaanbod
- Verkenning A58, planning indicatief rond 2020, van invloed op het verkeersaanbod en de uitvoeringsfasering
- Verbreding Noordoosttangent en openstelling Noordwesttangent Tilburg, gereed 2012, van invloed op het verkeersaanbod
- SWUNG, programma om overschrijding van geluidproductieplafonds te voorkomen, gereed 2020, van invloed op taakstelling geluid

Relevante ontwikkelingen in Vught in directe invloedsfeer van de N65:

- De Braacken: Thans eigendom van zorginstelling. Naar alle waarschijnlijkheid woningbouw voor senioren
- Zionsburg: ontwikkeling van 9 woningen
- Overweg Helvoirtseweg
- Eikenheuvel: herinrichting en herontwikkeling terrein tbv scholen en Regina Coeli; directe invloed met bereikbaarheid en afwikkeling N65
- Uitbreiding restaurant In 't Groene Woud, inclusief hotel
- Poort naar het Groene Woud
- Overige ontwikkelingen (niet direct aan N65): Centrumplan, Stadhouderspark, Taalstraat.
- In verkenning nog nader te bepalen of andere ontwikkelingen binnen invloedsfeer van de N65 / spoorviaduct ligt, c.q. relevant zijn.

Relevante ontwikkelingen in Haaren in directe invloedsfeer van de N65:

- Woningbouwplan Den Hoek Helvoirt (170 woningen)
- Centrumplan Haaren inclusief woningbouwlocaties
- Centrumplan Helvoirt inclusief woningbouwlocaties
- Woningbouwlocaties Biezenmortel
- Boomteeltontwikkelingsgebied
- Natuurontwikkeling Helvoirts broek
- Herontwikkeling Landpark Assisië
- Herontwikkeling Haarendael
- Herontwikkeling locatie Rijksweg 13
- Aanvraag boring Schaliegas
- Verzoek aanpassing tankstation Rijksweg 15
- In verkenning nog nader te bepalen welke woningbouwlocaties of andere ontwikkelingen binnen de invloedssfeer van de N65 relevant zijn.

Bijlage D Lijst van afkortingen

€	Euro
AO	Algemeen Overleg
BO	Bestuurlijk Overleg
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaai
BTW	Bruto Toegevoegde Waarde
Ca.	Circa
CPP	Centrum Publieksparticipatie
dB	Decibel
DGB	Directoraat Generaal Bereikbaarheid
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EuroRAP	European Road Assessment Programme
GE	Global Economy scenario
GR	Gate Review
Hmp	Hectometerpaal
HWN	Hoofdwegennet
IC-verhouding	Intensiteit capaciteit - verhouding
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
km/u	kilometer per uur
M^3	Kubieke meter
MER	Milieu Effecten Rapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
(M)KBA	(Meerjaren) ffKosten Baten Analyse
mln.	miljoen
mn	met name
mnd	maand
NoMo	Nota Mobiliteit
NOx	Stikstofoxiden
NRM	Nieuw Regionaal Model
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
OWN	Onderliggend Wegennet
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
PLuG	Project Lucht- en Geluidsaneringen
Plv.	Plaatsvervangend
PM10	Deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer. PM is hierbij de afkorting voor particulate matter
RC	Regional Community scenario
RWS	Rijkswaterstaat
RWS DI	Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Nieuwe geluidwetgeving / Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
VRI	Verkeersregel installatie
VVP	Verkeer en Vervoerplan
WG	Werkgroep
WV	Wegen en Verkeersveiligheid
ZEB	Zinvol Effect Bepalen