

# VISIE OP DE N65 EN ZIJN OMGEVING

## BESTUURDERS IN DE REGIO PAKKEN DE PROBLEMEN EN KANSEN SAMEN OP

Wij, bestuurders van de gemeenten Vught, Haaren, Oisterwijk, Tilburg en 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant, bijgestaan door Rijkswaterstaat als wegbeheerder en adviseur<sup>1</sup>, werken sinds het najaar van 2007 intensief samen om de problemen rond de N65 in kaart te brengen. Wij hebben de ambitie om de kansen van het gebied te benutten en de problemen die met de N65 samenhangen, op te lossen. Dat kan alleen door gezamenlijk op te trekken.

Wij vormen de Stuurgroep 'Samenwerken aan de N65'. Voor deze probleemanalyse<sup>2</sup> kozen we ervoor om geen nieuwe onderzoeken uit te laten voeren: we doen onze uitspraken op basis van bestaande analyses en onze ambities met het gebied, dat wordt begrensd door de ruit die de N261 en de snelwegen A59, A2 en A58 vormen.

Wij erkennen dat de N65 problemen oplevert voor de oversteekbaarheid en de leefbaarheid in de gemeenten Haaren, Oisterwijk en Vught -waar de N65 zelfs leidt tot doorsnijding van de dorpskom, en in de toekomst ook voor Tilburg. Wij erkennen dat de doorstroming op de N65 een probleem is, hoewel er op dit moment nog geen sprake is van overschrijding van normen voor doorstroming. In de Netwerkanalyse BrabantStad en de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse<sup>3</sup> worden als problemen met de N65 genoemd: het te grote verkeersaanbod, niet voldoen aan richtlijnen voor 'Duurzaam Veilig', te lage snelheid op de N65 en de barrièrewerking. Prognoses wijzen er op dat er richting 2020 wél mogelijk een doorstromingsknelpunt bij Vught zal ontstaan. Wij vinden dat de N65 onvoldoende in samenhang wordt gezien met het netwerk van wegen en snelwegen in de regio: de bovengenoemde ruit.

Om de problemen te lijf te gaan worden nu maatregelen getroffen: kruispunten en 'hotspots' op de N65 worden veiliger gemaakt, opstelstroken voor het kruisende verkeer verlengd, parallelwegen aangelegd, het traject Vught-Haaren wordt voorzien van geluidsreducerende asfaltlagen en er worden maatregelen genomen om de capaciteit en doorstroming op de N65 te verbeteren. Dat zijn oplossingen voor de korte termijn.

---

<sup>1</sup> Bestuurders zijn:

- Provincie Noord-Brabant: mevrouw Cora Steffens, gedeputeerde
- Gemeente Tilburg: mevrouw Els Aarts, wethouder
- Gemeente 's-Hertogenbosch: de heer Bart Eigeman, wethouder
- Gemeente Vught: de heer Willem Kraanen, wethouder
- Gemeente Haaren: de heer Jan Brenninkmeijer, wethouder
- Gemeente Oisterwijk: de heer Joost Wagenmakers, wethouder

Namens Rijkswaterstaat: de heer Hans Latour.

<sup>2</sup> Doel van Fase 1 van het project 'Samenwerken aan de N65' is de probleemanalyse. Doel van Fase 2 is om te komen tot oplossingen.

<sup>3</sup> NWA BrabantStad, september 2006; LMCA november 2006

Maar wij willen ook oplossingen voor de lange termijn. Wij zijn er van overtuigd dat een *toekomstvaste oplossing voor de N65* niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van een integrale en intergemeentelijke visie op het gebied rond de N65.

**Dit is onze visie op de N65 en zijn omgeving.** Een visie waarin niet alleen de problemen worden aangepakt, maar ook de kansen voor deze unieke regio in Brabant, *het Hart van BrabantStad*, worden benut. Een visie waarin we de problemen én de kansen naast de verkeerskundige invalshoek ook beschouwen vanuit ruimtelijke, economische en ecologische invalshoeken.

In de 'Visie op de N65 en zijn omgeving' werken de gemeenten Vught, Haaren, Oisterwijk, Tilburg en 's-Hertogenbosch, de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat toe naar een toekomstbeeld voor het hele gebied. In deze visie staat wat we met het gebied willen: de problemen én de ambitie met het gebied. Vanuit dit perspectief werken we in de volgende fase van het project aan oplossingen voor de N65.

Het doel van ons is uiteraard om de benoemde problemen op te lossen en de ambitie te realiseren. Over enkele maanden komt de Stuurgroep met voorstellen voor de manier waarop we deze doelen gaan realiseren. Daarbij is inzet nodig van andere partijen, die willen bijdragen met creatieve ideeën, elkaar versterkende initiatieven en die willen investeren. Wij nodigen organisaties, bedrijven en burgers uit om ook naar het gezamenlijke eindbeeld toe te werken.

## **HOE KIJKEN DE BESTUURDERS NAAR DE N65 EN ZIJN OMGEVING?**

### **1. Wij erkennen dat het gebied van de N65 en zijn omgeving in samenhang moet worden ontwikkeld. Het gebied vormt het hart van BrabantStad.**

Het gebied kent een eigen (ruimtelijke, economische, ecologische, sociale, recreatieve) dynamiek, is een netwerk van kernen in een kenmerkend Brabants landschap en heeft betekenis als 'achtertuin' van de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch. Wij hebben de ambitie om het gebied in samenhang te ontwikkelen. *De ambities worden in de bijlage verder toegelicht.*

Het gebied herbergt een netwerk van vitale dorpen en steden en gebieden met een eigen dynamiek en economie. Denk aan recreatie en toerisme, en de boomteelt. Deze dynamiek willen we stimuleren.

Wij stellen vast dat het gebied rond de N65 over een aantal belangrijke kwaliteiten beschikt, die om ondersteuning en versterking vragen. Het kenmerkende Brabantse landschap en natuur (het Groene Woud, Loonse en Drunense duinen, Groene Delta) zijn van bovenregionale economische betekenis. De 'groene waarden' in het hart van BrabantStad zijn belangrijke elementen voor het woon- en vestigingsklimaat van een van de belangrijkste stedelijke ontwikkelingsgebieden in ons land.

Het gebied is een eenheid. In sociaal, economisch, ruimtelijk, landschappelijk, ecologisch en verkeerskundig opzicht. Deze eenheid wordt verstoord door de N65 die als een barrière werkt voor de noord-zuidrelaties in het gebied. De N65 is tegelijkertijd een belangrijke verbinding die noodzakelijk is voor de dynamiek in het gebied. Wij stellen ons ten doel om de noord-zuidverbindingen in het gebied te versterken. Dat betekent dat de oversteekbaarheid van de N65 wordt verbeterd. Ten gunste van noord-zuidverbindingen op tal van terreinen: het kruisende verkeer, de doorsneden dorpskern in Vught, de doorsneden gemeenschappen in Haaren, Oisterwijk en toekomstig Tilburg Noordoost, de verbindingen voor flora en fauna, de eenheid in het kenmerkende Brabantse landschap, het economische systeem in het gebied.

Wij stellen dat ook de verkeerskundige verbindingen in het gebied in samenhang moeten worden gezien. Het gebied wordt ontsloten door een ruit van snelwegen die een grotere rol moet krijgen voor het doorgaande verkeer. De N65 is onmisbaar voor regionale en lokale ontsluiting en is niet van primaire betekenis voor de doorstroming van bovenregionaal verkeer. Het openbaarvervoersysteem (spoor, stations, busbanen) moet worden versterkt voor optimale regionale verbindingen tussen de kernen in het hele gebied. Het fietsnetwerk moet verder worden ontwikkeld en hierop aansluiten.

## 2. **Wij erkennen de problemen die met de N65 samenhangen**

Centraal staan de volgende drie problemen:

1. De beperkte oversteekbaarheid en barrièrewerking van de N65 in alle gemeenten, die in Vught zelfs leidt tot splitsing van de dorpskern;
2. De leefbaarheidsproblemen tengevolge van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast direct langs de weg, vooral in Vught, Helvoirt (gemeente Haaren) en toekomstig Tilburg Noordoost;
3. Verkeersopstoppingen en sluipverkeer in Haaren, Oisterwijk, Vught en (toekomstig) Tilburg Noordoost, gekoppeld aan de beperkte doorstroming op de N65 vooral in de spits.

Tegelijkertijd beseffen de bestuurders dat de problematiek verschilt per gemeente.

- De belangrijkste problemen voor 's-Hertogenbosch zijn: de gebrekkige verbinding met het gebied ten zuidwesten van de stad, vooral de relatie met Vught, Haaren en Oisterwijk. Slechte doorstroming op de N65 leidt tot sluipverkeer.
- De belangrijkste problemen voor Vught zijn: de doorsnijding van de dorpskom waardoor sprake is van twee geïsoleerde dorpsgemeenschappen (Vught-Noord en -Zuid), zeer beperkte interne bereikbaarheid op de oversteekpunten, beperkte leefbaarheid (onveiligheid bij de oversteek, de lucht- en geluidskwaliteit direct

langs de N65) en het sluipverkeer tengevolge van doorstromingsproblemen op de N65. Wij stellen vast dat de cumulatie van problemen in Vught het grootst is.

- De belangrijkste problemen voor Oisterwijk zijn: de ontsluiting naar de N65 en A58, de veiligheid bij de oversteekbaarheid van de N65 door langzaam verkeer, vooral bij Quatre-Bras, de verkeerscongestie en het sluipverkeer tengevolge van beperkte doorstroming op de N65 en A58.
- De belangrijkste problemen voor Haaren zijn: de oversteekbaarheid van de N65, de veiligheid bij de oversteek, verkeerscongestie in de dorpskern en sluipverkeer tengevolge van beperkte doorstroming op de N65. Bij de kom Helvoirt –gelegen tegen de N65 aan- zijn er bovendien problemen met geluid en luchtkwaliteit.
- De belangrijkste problemen voor Tilburg zijn: de verbinding naar 's-Hertogenbosch, de leefbaarheid (lucht, geluid) direct naast de N65, de verkeersveiligheid bij de oversteek en de beperkte doorstroming op de N65. De problemen zullen toenemen bij de ontwikkeling van de nieuwe wijken van Tilburg Noordoost.
- De belangrijkste problemen van de Provincie zijn: de doorstroming op de N65, leefbaarheid direct langs de N65, de verkeersonveiligheid bij de oversteek van de N65 en de verkeersfunctie van de N65 in het totale wegennetwerk.

3. **Wij erkennen dat er ook andere problemen rond de N65 bestaan die om een oplossing vragen, naast die op het vlak van verkeer en infrastructuur**

*Op het gebied van de ruimtelijke inrichting*

- Geplande woningontwikkeling (10.000) zal de verkeersdruk laten toenemen.
- Geplande bedrijventerreinontwikkeling (ca 70 ha, 7300 arbeidsplaatsen) zal de verkeersdruk laten toenemen.

*Op het gebied van natuur en ecologie*

- Versnippering van natuurgebieden.
- Landschapsverstoringen.
- Barrièrewerking door de N65 op de noord-zuidverbindingen van natuur.

Elk van deze vraagstukken afzonderlijk rechtvaardigt wellicht niet een urgente aanpak van de N65. De urgentie van de aanpak zit hem in de cumulatie van vraagstukken.

4. **Wij hebben de ambitie om de kansen van het gebied te benutten en de problemen die met de N65 samenhangen, op te lossen. Dat kan alleen door gezamenlijk op te trekken.**

## **PRIORITEITEN IN DE PROBLEMEN**

De Stuurgroep stelt vast dat de problematiek van de N65 een drietal vraagstukken oproept die om een actieve aanpak vragen: de oversteekbaarheid ván, de leefbaarheid náást en de doorstroming óp de N65.

De leefbaarheid in Haaren, Oisterwijk, Tilburg en vooral in Vught staat onder druk als gevolg van lucht- en geluideffecten, beperkte oversteekbaarheid en verkeersonveiligheid. Deze druk zal bij toenemende intensiteiten alleen maar stijgen.

De problemen met de oversteekbaarheid en leefbaarheid rond de N65, hangen samen met de 'verliesminuten' tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch, het moeilijke op, van en over de weg kunnen komen vanuit de dorpen en de verkeersopstopping die daardoor in de gemeenten ontstaat. Daarom hecht de Stuurgroep ook hoge prioriteit toe aan de gebrekkige doorstroming op de N65 in de spits, de hoeveelheid doorgaand verkeer over de N65 en de moeilijke verkeersafwikkeling in Vught, Haaren en Oisterwijk vanwege slechte oversteekbaarheid van de N65. De accumulatie van de verschillende problemen is het grootst in de gemeente Vught.

Het aanpakken van deze problemen zal bij de verdere aanpak –in fase 2- centraal staan. De problemen staan gelijkwaardig naast elkaar, toekomstige oplossingen zullen op al deze vraagstukken een adequaat antwoord moeten geven.

## **UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN VOOR TOEKOMSTIGE OPLOSSINGEN**

De manier waarop wij kijken naar de N65 en zijn omgeving, leidt tot uitgangspunten en randvoorwaarden die wij stellen aan oplossingen voor de benoemde problemen. Het ontwikkelen van deze oplossingsrichtingen zien wij als volgende stap.

De drie belangrijkste uitgangspunten en randvoorwaarden voor toekomstige oplossingen, zijn:

- De te kiezen oplossingen moeten de verschillende verkeerskundige, economische, ruimtelijke en ecologische ambities ondersteunen.
- De weg moet voor mensen en verkeer beter oversteekbaar zijn dan nu.
- De toekomstige oplossing voor het verkeer en de infrastructuur moet allereerst betrekking hebben op de N65 zelf en daarnaast de mogelijkheden van het hele verkeerssysteem benutten: de samenhang met de ruit en het onderliggende wegennet. De N65 is onmisbaar voor regionale en lokale ontsluiting. De weg is niet van primaire betekenis voor de doorstroming van bovenregionaal verkeer en zal dat ook in de toekomst niet worden.

Daarnaast formuleren wij de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden:

- De gemeenten Vught, Haaren en Oisterwijk moeten zijn aangesloten op de N65.
- De sociale verbinding tussen de leefgemeenschappen in de doorsneden dorpen moet zijn hersteld, in het bijzonder in Vught.
- De weg moet veiliger zijn dan nu (minder of geen verkeersslachtoffers).
- De aanwezigheid van de weg moet tot minder overlast leiden met betrekking tot geluid, roet en fijnstof.
- De weg moet voor flora en fauna beter oversteekbaar zijn dan nu.
- Het sluisverkeer door de dorpen, tengevolge van congestie op de N65, moet afnemen.
- Vorm en inrichting van de weg moeten passen in het kenmerkende Brabantse landschap.

### **HOE KIJKEN DE BESTUURDERS NAAR DE WEG, DE N65?**

Wij stellen dat toekomstige oplossingen voor de N65 niet op zichzelf staan, maar onderdeel zijn van de integrale visie op het gebied.

Het is belangrijk dat we de verkeerskundige verbindingen in het gebied in samenhang zien. Het gebied wordt ontsloten door een ruit van snelwegen die een grotere rol moet krijgen voor het doorgaande verkeer. De N65 is onmisbaar voor regionale en lokale ontsluiting en is niet van primaire betekenis voor de verkeersafwikkeling van het bovenregionale verkeer. Het openbaarvervoersysteem (spoor, stations, busbanen) moet worden versterkt voor optimale regionale verbindingen tussen de kernen in het hele gebied. Het fietsnetwerk moet hierop aansluiten en moet verder worden ontwikkeld.

Uit de 'uitgangspunten en randvoorwaarden' vloeien consequenties voor de toekomstige functie en inrichting van de weg voort:

- De weg vervult een belangrijke functie voor de ontsluiting van het verkeer van en naar het gebied.
- De weg vervult een belangrijke functie voor de verbinding van de stedelijke gebieden van Tilburg en 's Hertogenbosch.
- De weg vervult geen functie voor het doorgaande verkeer (geen herkomst of bestemming in het gebied), dit moet worden afgewikkeld via de ruit. Dit vergt een nadere studie naar de functie van de N65 in het totale wegennetwerk.
- De weg zal op een duurzaam veilige manier worden ingericht.
- Er zal optimaal gebruik worden gemaakt van mogelijkheden om leefbaarheidsproblemen (denk aan geluid- en luchteffecten) terug te dringen.

## **VOORUITBLIK OP DE OPLOSSINGEN VOOR DE N65?**

De eerste fase van het project 'Samenwerken aan de N65' hebben wij gebruikt om de gezamenlijke visie op de N65 en zijn omgeving te formuleren: de urgente problemen en onze ambities. In de tweede fase richten wij ons op oplossingen.

Wanneer we ons beperken tot de N65, dan is de vorm van de toekomstige N65 'geen karrespoor en geen snelweg'. Het zal ertussenin liggen. Dat lijkt een open deur, maar dat is het zeker niet. Het is goed om de bandbreedte aan te geven.

Het is onze verwachting dat we oplossingen vinden waarmee we verschillende problemen te lijf gaan. De drie belangrijke problemen van oversteekbaarheid ván de N65, leefbaarheid náást de N65 en doorstroming óp de N65 lijken divers, maar zijn in feite aan elkaar gekoppeld. Om aan de combinatie van problemen en uitgangspunten tegemoet te kunnen komen, zullen ongelijkvloerse kruisingen onderdeel uitmaken van toekomstige oplossingsrichtingen. Ook extra oversteekpunten voor mens en natuur, zogenaamde 'groenblauwe functies', zijn naar verwachting noodzakelijke oplossingen. Daarnaast zijn maatregelen op het vlak van verkeersmanagement noodzakelijk.

Bij het zoeken en beoordelen van oplossingen en maatregelen zal de zogenaamde 'ladder van Verdaas' worden toegepast. Dat betekent dat naar verschillende oplossingen wordt gezocht: aanpassingen in de ruimtelijke ordening, beprijzen, mobiliteitsmanagement inclusief fiets, openbaar vervoer, benutting van bestaande infrastructuur, reconstructie van bestaande infrastructuur, en bouw van nieuwe infrastructuur.

Zoals wij al eerder aangaven, rekenen wij op inzet, creativiteit en investeringen van partners die zich mét ons willen inzetten om de ambities voor deze unieke Brabantse regio te realiseren.

Bijlage

## **AMBITIES EN PROBLEMEN VAN HET GEBIED ROND DE N65**

De N65 is in zijn huidige vorm veroorzaker van dringende problemen. Centraal staan de volgende drie problemen:

1. De beperkte oversteekbaarheid en barrièrewerking van de N65 in alle gemeenten, die in Vught zelfs leidt tot splitsing van de dorpskern;
2. De leefbaarheidsproblemen tengevolge van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast direct langs de weg, vooral in Vught en (toekomstig) Tilburg Noordoost;
3. Verkeersopstoppingen en sluipverkeer in Haaren, Oisterwijk, Vught en (toekomstig) Tilburg Noordoost, gekoppeld aan de beperkte doorstroming op de N65, vooral in de spits.

Deze problemen zijn dusdanig zwaar dat de huidige situatie een probleem oplevert. Dit is door de betrokken overheden onderkend en vormt de basis voor de thans ontstane samenwerking in het project 'Samenwerken aan de N65'. Maar het oplossen van de bestaande problemen vraagt om een brede en geïntegreerde aanpak voor het gebied rond de N65 als geheel.

### **Gebied**

Het gebied waar de vraagstukken zich afspelen, is hieronder afgebeeld.





### **Uitgangspunt: drie gelijkwaardige dimensies**

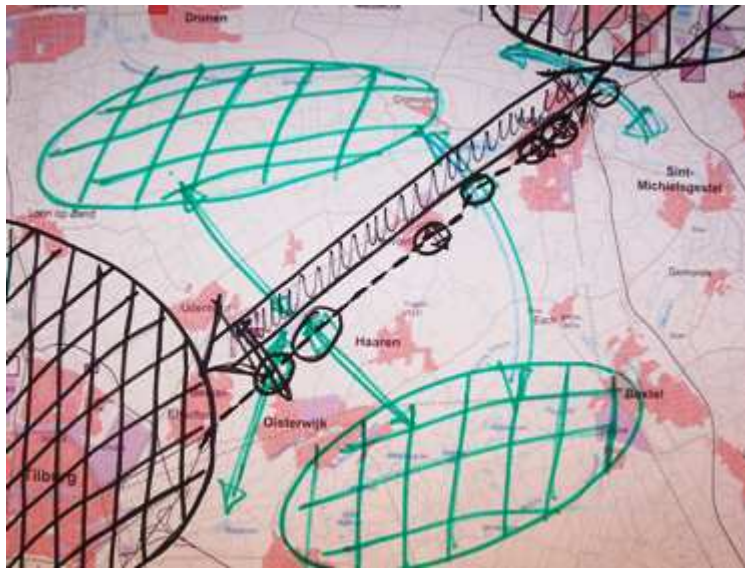
Wij erkennen dat het gebied rond de N65 drie gelijkwaardige dimensies heeft:

- (1) Het verkeer, de verbinding, de logistieke functie van de N65 tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch,
- (2) het hoogwaardige woon-, leef- en economische klimaat in het gebied en
- (3) de hoogwaardige groene kern van BrabantStad.

De Stuurgroep 'Samenwerken aan de N65' heeft vastgesteld dat de noord-zuidlijnen in het gebied opwaardering verdienen ten opzichte van de oost-westlijn. Momenteel is de oost-westlijn (verbinding tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch) dominant. De in noord-zuid lopende verbindingen van de sociale en economische verbindingen in het gebied en van groen en natuur, en zijn onvoldoende stevig.

De 'doorgesneden dorpen' en vooral de dorpskom in Vught, zijn een groot vraagstuk. Herstel van de noord-zuidlijnen is daarom noodzakelijk om de problemen op te lossen en de ambities in het gebied te realiseren.

De opgave is hieronder schetsmatig in beeld gebracht:



Onderstaand is een beschrijving van elk van de dimensies, waarbij steeds ook relaties zijn gelegd met de andere dimensies, om daarmee de verwevenheid van vraagstukken aan te geven.

#### **Verkeer**

De N65 is eigenlijk een oeroud landschapselement: een Brabantse groene laan. Tegenwoordig heeft de weg vooral een logistieke functie doordat hij de twee stedelijke polen Tilburg en 's-Hertogenbosch met elkaar verbindt. De weg is ook de ontsluitingsweg van de gemeenten Haaren, Oisterwijk en Vught. De weg heeft een functie voor doorgaand en regionaal verkeer (oost-west) en noodzakelijk noord-

zuidverkeer in het gebied zelf ('doorsneden dorpen'). De twee polen zijn ook via 'de ruit' van de N261, A59, A2 en A58 te bedienen.

De weg vormt een harde barrière in zowel sociaal als natuurlijk opzicht.

Er is aandacht nodig voor de verbetering van de oversteekbaarheid voor het langzame verkeer. Fietsers en wandelaars hebben te maken met een gering aantal oversteken met een flinke maaswijdte (2 tot 3 km.). Dit oversteken van de N65 doen zij samen met het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor is de aanrijdroute of aanlooproute onaantrekkelijk en soms ook onveilig.

De verkeersintensiteit bedraagt 40.000 motorvoertuigen per etmaal; tijdens de spits 12.000 motorvoertuigen. Er zijn circa 47.000 kruisende bewegingen per etmaal. De kwaliteit van de doorstroming in de spits leidt tot gemiddeld 7 minuten reistijdverlies over het traject tussen Tilburg en 's Hertogenbosch. Dit brengt behalve verkeerskundige ook economische en milieueffecten met zich mee.

In de Netwerkanalyse BrabantStad (september 2006) worden de problemen van de N65 als volgt verwoord:

- Te groot verkeersaanbod
- Niet voldoen aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig
- De N65 heeft een barrièrewerking
- Lage snelheid op de N65.

Als oorzaken worden genoemd de niet-toereikende kruispuntcapaciteit en de ongelijkvloerse kruisingen

Prognoses wijzen erop dat er richting 2020 mogelijk een doorstromingsknelpunt bij Vught zal ontstaan. De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (november 2006) geeft aan dat op termijn, in 2020, de N65 wellicht een van de vier Rijks-N-wegen zal zijn waar zich problemen voordoen. Bij deze analyse is nog geen rekening gehouden met de effecten van prijsbeleid. Overigens voldoet de N65 op dit moment aan de geldende normen voor IC-verhouding<sup>4</sup> en doorstroming van verkeer.

Voor de korte termijn worden maatregelen genomen om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren. Het gaat hierbij om de volgende ingrepen:

- Nabij de aansluiting Berkel-Enschot wordt aan de westzijde van de N65 een turborotonde en een enkelstrooksrotonde aangelegd en aan de oostzijde eveneens een turborotonde;
- Bij het kruispunt "Quatre Bras" (Kreitenmolenstraat en Pannenschuurlaan) zal extra opstelcapaciteit aan het kruispunt worden gerealiseerd.
- Binnen de gemeente Vught zijn de volgende werkzaamheden voorzien:
  - Aanleg parallelwegen aan de noordwestzijde van de rijksweg N65;

---

<sup>4</sup> Intensiteits-Capaciteitsverhouding: de verkeersdruk is niet alleen afhankelijk van het aantal voertuigen, ook de capaciteit van de weg speelt een belangrijke rol. door het aantal voertuigen (intensiteit) te relateren aan de capaciteit van de weg ontstaat een maat voor de belasting van de weg.

- Optimalisering van 3 kruispunten: John F. Kennedylaan/Helvoirtseweg, Martinilaan en Boslaan/Vijverbosweg;
  - Aanleg van de onderdoorgang Martinilaan voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers);
  - Aanleg van geluidswerende voorzieningen.
- De gemeente Haaren en Rijkswaterstaat werken aan een studie naar de aanleg van parallelwegen in Helvoirt en een oplossing voor het kruispunt Torenstraat - Molenstraat met de N65. Als dit doorgaat zijn er op het gehele traject parallelwegen.
  - Het ministerie van V&W heeft vanuit het Innovatieprogramma Geluid (IPG) geld beschikbaar gesteld voor de N65. Ter hoogte van Helvoirt wordt een dunne geluidsreducerende deklaag (DGD) aangebracht aan beide zijden van het kruispunt in de nog nader te bepalen periode 2008 - 2010. Voor de uniformiteit en beheer (gladheidbestrijding, sprayvorming, uitvoeren onderhoud, etcetera.) is het logisch om andersoortige deklagen in grotere trajecten aan te brengen. Om deze reden wordt op het traject vanaf Helvoirt tot aan de kom van Vught een DGD aangebracht. Dit sluit dan aan op de DGD waarvan al eerder is besloten met de gemeente Vught om die in de bebouwde kom van Vught aan te brengen.

*Vraagstuk:* Meer samenhang in het verkeerssysteem brengen, met aandacht voor het doorgaande verkeer (geen herkomst en bestemming in het gebied), regionale verkeer, woon-werkverkeer, sluijverkeer, recreatieverkeer en de functie van de N65 bij calamiteiten. Voor de N65 zelf geldt de uitdaging om bij de toekomstige aanpak de identiteit van de weg als 'laan' te handhaven of te versterken.

*Vraagstuk:* Het doorgaande verkeer veel nadrukkelijker via de ruit leiden (N261, A59, A2, A58), zodat congestie op de N65 afneemt en de verkeersveiligheid toeneemt.

*Vraagstuk:* De regionale ontsluiting (Tilburg - 's Hertogenbosch, tussen de gemeenten en naar/van het groen) verbeteren door meer OV (trein, bus) en fietsverbindingen. De spoorlijn Tilburg- 's-Hertogenbosch is een belangrijke verbinding, maar kent op het tussenliggende traject nog geen haltes.

## **HOOGWAARDIG WOON-, LEEF- EN ECONOMISCH KLIMAAT**

### **Wonen**

De grootste uitbreiding van wonen vindt plaats aan de buitenzijde van het gebied. Uitzondering is de uitbreiding van Tilburg aan de oostkant bij Berkel-Enschot (o.a. Overhoeke). Ook bij Vught (vooral aan de noordzijde) vindt uitbreiding plaats. Daarnaast hebben ook de gemeenten Haaren en Oisterwijk nog de nodige plannen voor woningbouw. Deze zullen overigens voor een belangrijk deel in bestaand stedelijk gebied worden ontwikkeld. In totaal is in de invloedssfeer van de N65 bouw van nog circa 10.000 nieuwe woningen voorzien. Door de woonuitbreidingen wordt de verkeersdruk groter.

*Vraagstuk:* de groei van het aantal woningen goed inpassen en grotere verkeersdruk op de N65 en sluipverkeer in en rond de kernen voorkomen.

### Leefklimaat

*Vraagstuk:* De leefbaarheid in het gebied, vooral in Vught, Haaren, Oisterwijk en toekomstig Tilburg Noordoost, vormt een groot en acuut vraagstuk. Het gaat om onveiligheid (ongelukken bij het oversteken van de N65 en op de N65 zelf), de sociale doorsnijding van de gemeenschappen (vooral de dorpskom in Vught), de consequenties voor de luchtkwaliteit en geluidsbelasting, gebrek aan ontsluiting van groene gebieden. Hierdoor worden tal van bestaande woningen en hun bewoners getroffen. Zo wonen ruim 5000 inwoners binnen de 49,5 db-contour van de N65. Daarvan worden circa 1300 mensen in hun huidige woonsituatie matig tot ernstig belast door de geluidsproductie van de N65.

Deze problemen vormen de directe aanleiding tot herbezinning op de aanpak van de N65. Aard en omvang van het leefbaarheidprobleem worden al in de huidige situatie als onacceptabel beoordeeld. Het leefbaarheidprobleem zal bij alle autonome ontwikkelingen in en rondom het gebied alleen nog maar toenemen. Tegelijkertijd geldt dat in de versterking van de groen-blauwe kwaliteit van het gebied, betere ontsluiting van natuurgebieden en in stand houden van kleinschaligheid een kans ligt om de leefbaarheid te vergroten.

*Vraagstuk:* De 'oversteekbaarheid' van de N65 moet vergroot: zowel sociaal (doorsneden dorpskom en gemeenschappen) als ecologisch (belang van noord-zuidverbinding voor flora en fauna). De N65 moet minder een barrière vormen voor de sociale en ecologische verbindingen in het gebied. Het aantal inwoners dat hinder ondervindt als gevolg van de geluid- en fijnstofemissie door verkeer op de N65 moet omlaag. De verkeersveiligheid in het gebied moet worden verbeterd.

### Economische dynamiek

Het gebied is op vele manieren van grote economische betekenis. Het gebied is ten eerste een samenhangende regio van levendige gemeenten, boomkwekerijen en andere agrarische takken, toerisme, recreatie, wonen met hoge kwaliteit, landgoederen. Het gebied heeft een eigen economische dynamiek. Het is aantrekkelijk als woon- en verblijfsgebied. Het heeft daarnaast een belangrijke economische functie als 'groene tuin' van Tilburg en 's-Hertogenbosch. Het draagt daardoor bij aan de ambities van Noord-Oost Brabant om –onder de noemer '5 sterren regio'- te werken aan de uitstraling van de regio. Het ondersteunt de ambities van Midden-Brabant zoals ontwikkeld in het kader van De Ideale Connectie. Het gebied vergroot de aantrekkelijkheid van de regio Eindhoven als vestigingsplaats voor 'high tech'-bedrijven, en heeft in die zin zelfs ver buiten de eigen gebiedsgrenzen grote economische betekenis.

Het landschap, de natuurgebieden (zoals het Groene Woud en de Loonse en Drunense duinen) en de ecologische verbindingen in het gebied, zijn waardevol vanuit het oogpunt van de natuur én dragen bij aan een hoge kwaliteit van het wonen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor hoogwaardige bedrijvigheid. Het 'groen' in het

gebied heeft daardoor ook een belangrijke economische waarde. De N65 draagt daaraan bij door de groene gebieden te ontsluiten.

Toerisme, recreatie en de agrarische sector, waaronder boomteelt, zijn belangrijke economische sectoren in het gebied.

De N65 heeft voor het economische systeem onmiskenbaar een logistieke functie. Hij verbindt de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch en vormt een schakel in de oost-westverbindingen. De weg heeft ook een ontsluitingsfunctie die van belang is voor de bedrijvigheid in het gehele gebied. De gemeenten moeten daarom aangesloten blijven op de N65. Vanuit de complementariteitgedachte van BrabantStad is een goede onderlinge bereikbaarheid van belang.

De meeste (nieuwe) bedrijventerreinen bevinden zich aan de buitenzijde van het gebied. Uitzonderingen vormen de ontwikkeling van de 'leisure activiteiten' ten noorden van Tilburg (Efteling, eventuele Mall) en de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein aan de noord-oostkant van de stad. Daarnaast zorgt ook de ontwikkeling aan de zuid-westkant van 's-Hertogenbosch (o.a. Willemspoort, ziekenhuis) voor druk op de N65.

Ook binnen het gebied vindt economische groei plaats. Er vindt beperkte bedrijventerreinuitbreiding plaats, er komt een aan de boomkwekerijsector gelieerd logistiek centrum, en er is de autonome groei van bestaande ondernemingen.

*Vraagstuk:* De bedrijventerreinontwikkelingen laten bijdragen aan het imago van het gebied. Voorwaarde: de 'leisure activiteiten' moeten goed passen in het gebied.

*Vraagstuk:* Het groene imago van het gebied versterken omwille van economische aantrekkelijkheid (inclusief de steden).

Voorwaarden voor een krachtig groen kwaliteitsimago zijn: een hoogwaardig woonklimaat en leefklimaat, ontsluiting voor recreatie en versterking van de natuurwaarden. Dat laatste moet gebeuren door het leggen van ecologische verbindingen.

### Imago van het gebied

Het gebied vormt het hart van BrabantStad. Kenmerkend zijn de natuur, de prettige woon- en leefomgeving, de lanen, de linten, de dorpen, de kleinschaligheid, de verkaveling, de bolle akkers, de landgoederen, de vennen. Deze kenmerken willen de bewoner, de recreant en de investeerder dan ook direct kunnen herkennen en benutten (fietsen, recreëren, toeristische bedrijven). Het gebied heeft een 'gevoelde eigenheid', vooral gerelateerd aan het landschap, die echter onder druk staat door de toename van het verkeer, groei van het aantal woningen, gebrek aan kleinschalige verbindingen noord-zuid.

*Vraagstuk:* De kenmerkende elementen versterken, beter toegankelijk maken en laten bijdragen aan het imago van het gebied.

## Cultuurhistorie en recreatie

Het gebied bevindt zich op het snijvlak van twee werelden. Het verbindt de dynamische stedelijke gebieden van Tilburg en 's Hertogenbosch, twee belangrijke polen binnen Brabantstad. Het gebied kent tegelijkertijd ook een sterk historisch Brabants en dorps karakter – zij het met verstedelijkte elementen. Steeds is van belang geweest hoe de dorpen zich in samenhang met het buitengebied hebben kunnen ontwikkelen. Het dorps karakter van het gebied heeft door de ontwikkelingen in de afgelopen vijftig jaar een verandering ondergaan. Ondanks die veranderingen heeft het gebied zijn dorps basis weten te bewaren. In het gebied is een zekere eenheid behouden gebleven. Daarnaast zijn ook de historische lanen en landgoederen dragers van de eenheid van het gebied. Dit wordt ondersteund door de verschillende grote monumentale complexen (bijvoorbeeld Assisië).

Het landschap heeft ook een belangrijke recreatieve functie. In dit verband is van belang dat het gebied veel fiets- en wandelroutes kent. Sterker nog: de N65 is als oud-Napoleontische route een recreatieve attractie in zichzelf. In het kader van 'Groene delta' worden diverse fiets- en wandelvoorzieningen ontwikkeld.

*Vraagstuk:* Behoud en eventueel versterking van het typisch Brabantse en dorps karakter van het gebied zonder daarmee de ruimtelijke en economische ontwikkeling op slot te doen. De N65 (eventueel) opwaarderen tot een snelweg, doet de cultuurhistorische waarde van de weg teniet. Koppeling met de doelstellingen van 'Groene Delta'.

## HOOGWAARDIGE GROENE KERN VAN BRABANTSTAD

### Groen/blauw

Het Groene Woud, de Loonse en Drunense duinen en de landgoederen bij Vught met belangrijke landschappelijke waarde, vormen samen de groene kern van Brabantstad. De beken, de verkaveling en de bomenrijen zijn kenmerkende elementen van het Brabantse landschap. De beken hebben daarnaast een belangrijke functie als overloop en berging. Het gebied vormt 'de groene tuin' van de steden en heeft in die zin ook een belangrijke economische waarde. Het imago van het gebied wordt er voor een goed deel door bepaald. Er zijn echter bedreigingen.

Het landschap en de ecologische verbindingen in het gebied zijn waardevol, zowel vanuit het oogpunt van de natuur als een hoogwaardig woon, leef- en economisch klimaat. Het 'groen' in het gebied heeft een belangrijke economische waarde voor de aantrekkelijkheid van de regio voor hoogwaardige bedrijvigheid. Voor landschap en de ecologische verbindingen is de ambitie om de noord-zuidlijnen te versterken: de N65 zal op verschillende plaatsen 'oversteekbaar' moeten zijn. Voor het gebied tussen Oisterwijk en Berkel-Enschot zijn deze al vastgelegd in de overeenkomst over de Groene Mal.

Kenmerkende landschapselementen (het Brabantse mozaïek van karakteristieke dorpen, boerderijen en natuur, de waardevolle kernnatuurgebieden van het Groene

Woud en de Loonse en Drunense duinen) moeten worden versterkt. De ecologische hoofdstructuur is waardevol en daarvoor moeten verbindingen met waardevolle natuurgebieden buiten het gebied worden versterkt, vooral met de Loonse- en Drunense duinen, het rivierengebied en het Groene Woud. De opgave is om projecten 'Groene Delta' en 'Groene rivier' in te passen in de ontwikkelingsopgave van het gebied. Met deze projecten realiseren verschillende coalities van partijen (waaronder de provincie en de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught) onder andere 94 hectare EHS, natte ecologische verbindingen en herstel van beken.

*Vraagstuk:* Ontsnippering van natuurgebieden, wegnemen van landschapsverstoringen, herstel van de (ecologische) noord-zuidlijnen en de verbindingen van en naar het Groene Woud, de Loonse en Drunense duinen en het rivierengebied (ontsluiting). Koppeling met de doelstellingen van 'Groene Delta' en 'Groene rivier'.

*Vraagstuk:* De N65 vormt op dit moment een belangrijke barrière die het daadwerkelijk realiseren van de genoemde verbindingen in de weg staat.

*Vraagstuk:* Kan 'groen-blauw' het leidende principe vormen voor de verdere ontwikkeling van het gebied, ook de economische?

Ref: 44510098/25936