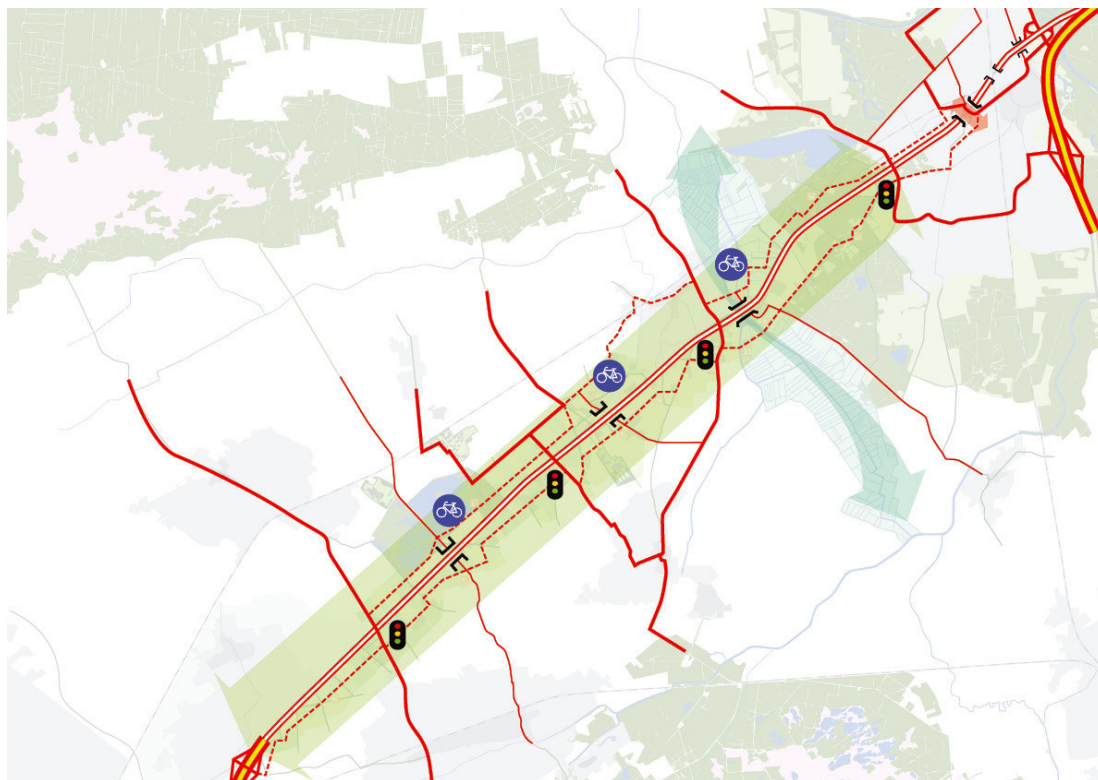
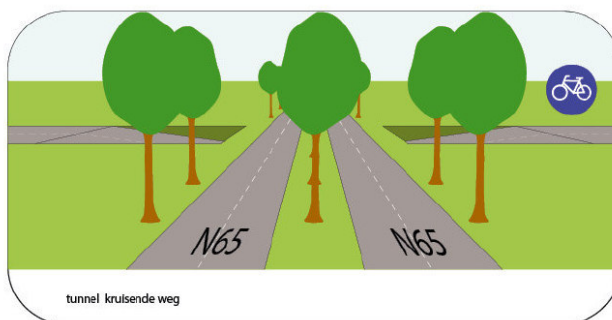
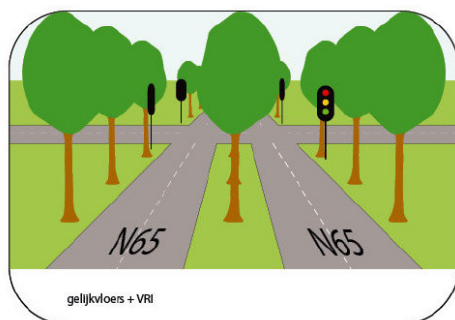


Alternatief 2B+: Ontsluiting van Het Groene Woud



Alternatief 2B wordt gekenmerkt door:

- N65 met fietstunnels en een beperkt aantal gelijkvloerse kruispunten (met verkeerslichten), waar ook langzaam verkeer kan kruisen:
 - kruispunt Quatre Bras;
 - fietstunnel Heusdensebaan;
 - kruispunt Monseigneur Zwijzenstraat;
 - fietstunnel Hoge Raam;
 - kruispunt Molenstraat;
 - fietstunnel Helvoirtsche Broek;
 - kruispunt Boslaan;
- een verdiepte N65 met dek ter hoogte van de John F. Kennedylaan
- Afsluiting van de huidige erftoegangswegen en erfaansluitingen op de N65;
- parallelwegen voor langzaam verkeer, erftoegangswegen en erfaansluitingen;
- N65 met 2 x 2 rijstroken;
- N65 als duurzaam veilige gebiedsontsluitingsweg (80 km/h).



Alternatief 2 heeft tot doel:

- bieden van een goede ontsluitingsroute voor herkomst en bestemmingen in het gebied tussen 's Hertogenbosch en Tilburg;
- verbinden van bestaande lokale structuur voor auto en fiets;
- verbeteren van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal gelijkvloerse kruispunten;
- N65 als etalage van en toegangspoort tot het Groene Woud: rijden door het landschap over de Napoleonsbaan.

Effect:

Het effect is verschillend per deelgebied. In deze variant (2B) zijn er minder oversteekmogelijkheden, maar wel betere. Het alternatief scoort positief op de verkeersveiligheid. De leefbaarheid is vergelijkbaar met de referentiesituatie. Dit is de situatie op en rond de N65 in 2020 in het geval dat er, ten opzichte van de huidige situatie, geen maatregelen worden getroffen aan de N65.

De regio profiteert van een robuustere schakel in het hoofdwegennet, een betere verkeersdoorstroming op de N65, een (licht) betere oversteekbaarheid van de N65 door de verkeerstunnels en een hoogwaardige ecologische verbinding bij het Helvoirts Broek.

Van Alternatief 2B naar Alternatief 2B+

Bestuurlijk Overleg mei 2011

Tijdens het bestuurlijk overleg op 11 mei 2011 tussen Provincie en de bij de N65 betrokken gemeenten ('s-Hertogenbosch, Vught, Haaren, Oisterwijk en Tilburg) besloot de regio tot het volgende aanbod van de regio voor het BO MIRT:

- Fase 1 van de pilot heeft aangetoond dat:
 - de combinatie van sleutelkwesaties tot knelpunten leidt, ook op het gebied van doorstroming; de normen zullen worden overschreden (in 2020 volgens regionale verkeersmodellen, in 2030 volgens nieuwe Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA));
 - de accumulatie van knelpunten het grootst is in Vught;
 - Rijksweg N65 een belangrijke bijdrage levert aan het robuuste wegennetwerk;
 - er een bandbreedte voor een oplossingsrichting kan worden geformuleerd; en
 - er wellicht voldoende zicht is op financiering (besluitvorming door Provinciale Staten en Gemeenteraden moet nog wel plaatsvinden);
- Alle partijen in de regio willen verder met de pilot;
- De regio wil inzetten op een realistische oplossingsrichting die recht doet aan het oplossen van de knelpunten en inspeelt op de kansen die er in het gebied liggen;
- Er moet worden stil gestaan bij het unieke karakter van de pilot voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling: de problematiek van N-wegen vraagt om een andere aanpak t.o.v. A-wegen;
- Om de geconstateerde knelpunten op te lossen is de regio van mening dat regio en Rijk vanuit één toekomstvisie voor de lange termijn (2030) moeten werken aan een maatregelenpakket dat gebaseerd is op *alternatief 2B buiten Vught plus extra maatregelen binnen de bebouwde kom van Vught om de cumulatieve van knelpunten op te vangen*;
- Een '2B+' variant op de langere termijn biedt het beste perspectief als zoekrichting voor het vervolg;
- Voor het vervolg van de pilot zijn daarom een aantal nieuwe onderzoeksvragen aan de orde, zoals:
 - *nadere uitwerking van variant 2B+* en een concretere financiële verkenning van de mogelijkheden;
 - studie naar de fasering van maatregelen: uitvoering van sommige maatregelen op korte termijn (Quick Wins) en andere op langere termijn;
 - mogelijke koppeling met de uitwerkingsfase van PHS ('werk met werk maken');
 - inventariseren van de maatschappelijke baten van maatregelen, in aanvulling op de reeds geïnterpreteerde kosten;
 - pilot uitwerken in samenwerking met private sector ('4e generatie aanpak')
 - uitwerking adequate interne wegenstructuur Vught,
 - optimalisatie van het aantal ongelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer,

- consequenties leefbaarheid Helvoirt en Esch nader in beeld brengen;

Toelichting

Voor Helvoirt en Esch kan niet volstaan worden met het in beeld brengen van de gevolgen van de diverse scenario's. Ook goede oplossingen en de daarbij behorende financiële middelen zijn van groot belang. Tijdens de pilot gaven we meerdere malen aan, zowel ambtelijk als bestuurlijk, dat tot nu toe te beperkt is gekeken naar weg-gerelateerde problematiek. Onvoldoende is in beeld gebracht dat sommige voor de weg en de daarmee samenhangende elementen tot goede oplossingen kunnen leiden, maar onacceptabele gevolgen kunnen hebben voor de secundaire wegen-structuur en het daarmee verbonden gebied. Juist omdat we de orde van grote van de oplossingen in deze fase niet kennen is het belangrijk deze nadrukkelijk als onderzoeksvraag mee te nemen.

- eventuele ongelijkvloerse kruispunten Quatre Bras en Helvoirt (op welke termijn nodig?).
- De regio schat de totale kosten van de noodzakelijke maatregelen bij benadering in op 90 miljoen euro voor de variant 2B (c.q. 130 miljoen € incl. BTW en Opdrachtgeverskosten), exclusief kosten voor maatregelen in Vught die binnen de variant '2B+' nodig zijn;
- De regio stelt voor om de kosten voor Rijk en regio 50/50 te verdelen;
- De regio is bereid zich in te spannen voor concrete besluitvorming door gemeenteraden en Provinciale Staten over de financiering op termijn (binnen een half jaar);
- De regio dringt er bij de minister op aan om een vervolg te geven over de pilot.

Bekostiging

De regio schat de totale kosten van de noodzakelijke maatregelen bij benadering in op 90 miljoen euro voor de variant 2B (c.q. 130 miljoen € incl. BTW/B&O), exclusief kosten voor maatregelen in Vught die binnen de variant '2B+' nodig zijn. Belangrijk om op te merken is, dat in deze fase voor de kostenramingen nog een marge van 50% geldt.

Deze investeringskosten overstijgen de betaalcapaciteit van de gemeenten. Een bijdrage van Rijk en/of provincie is nodig. Er is een commitment van het Rijk (RWS) om de parallelstructuur bij Haaren te bekostigen en de veiligheid van de N65 in Vught te verbeteren. Een 50% - 50% verdeling tussen rijk en regio ligt in de rede. Een gefaseerde realisatie van dit alternatief is goed mogelijk

Motie Aptroot en Koopmans 30 juni 2011

In de motie wordt overwogen dat er nog geen besluit is genomen over een definitieve oplossing voor de N65 waarbij de overlast in Vught en de oversteekproblematiek in meerdere gemeenten worden opgelost. De beide Kamerleden constateren, dat de uit het BO MIRT voortvloeiende 10,6 miljoen euro besteed wordt aan quickwins, die niet bijdragen aan een definitieve oplossing. Verder constateren ze dat in het overleg tussen gemeenten en de provincie Noord-Brabant een versoberde duurzame oplossing is ontwikkelend met onder andere een verdiepte ligging in Vught, waarbij gemeenten en provincie bereid zijn bij te dragen in de kosten. De motie spreekt uit, dat gekozen moet worden voor een duurzame oplossing voor de N65. Men verzoekt de gereserveerde middelen te behouden voor de duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek in Vught. Ook vraagt men de regering in gesprek te treden met de gemeente Vught, de andere gemeenten en de provincie Noord-Brabant om samen met het Rijk de duurzame oplossing financieel mogelijk te maken en de Kamer daarover in het najaar van 2011 te informeren.

Vervolg

Conclusie is dat de regio nu aan zet is om gezamenlijk alternatief 2B+ vorm te geven. Cruciaal is dat we als regio op één lijn blijven. Op inhoud, financiering en proces moeten we elkaar zien te vinden. Dit vormt een grote uitdaging, omdat meerdere soms tegenstrijdige belangen een rol spelen. Hoe kunnen we als regio samen met het Rijk de + in Vught zodanig invullen dat recht gedaan wordt aan de problematiek in Vught en gelijktijdig sprake is van een duurzame oplossing voor het totale gebied. Dit betekent ook het openhouden van de mogelijkheid om op termijn alsnog een verdiepte ligging te realiseren ter hoogte van Quatre Bras en Helvoirt en het optimaliseren van de situering van de fietstunnels. Ook de ontsluiting ten noorden van de N65 met name richting Biezenmortel via de Koolhofweg verdient extra aandacht.

Bij het verder vorm geven van alternatief 2B+ zien wij een aantal kansen, die we graag onder de aandacht brengen:

- Het toepassen van technologische ontwikkelingen zoals elektronisch verkeersmanagement;
- Binnen de gebiedsgerichte benadering een verbinding tot stand brengen met de doelstellingen van Noordoost Brabant richting 2020: Food, Health, Farma. Met name Het Groene Woud biedt mogelijkheden.
- De uitvoering aan de Toekomstvisie gemeente Haaren 2022: een levendige, groene en zelfbewuste gemeente;
- Uitwerken eco-recreatieve passage Helvoirts Broek als onderdeel van Landschappen van Allure
- Kleine ruilverkaveling agrarische percelen in gebruik voor de boomkwekerij.

Een steun in de rug en een goed signaal richting regio gaf de gemeenteraad van Haaren af op 7 juli in het kader van de Perspectiefnota. De raad sprak het belang uit van een veilige oversteek van de N65 voor fietsers en eventueel ander langzaam verkeer als verbinding tussen Haaren en Helvoirt.

Richtinggevend gaf de raad aan een bedrag van € 1.000.000,- in de begroting 2014 op te nemen, om de uitgesproken intentie te onderschrijven.