

Programma van ambities voor de N65 en omgeving

(Ter besluitvorming door de Stuurgroep dd 31 maart 2009)

1. Een samenhangend Programma van ambities om de Visie te realiseren

Wij, bestuurders van de gemeenten Vught, Haaren, Oisterwijk, Tilburg en 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant, en Rijkswaterstaat als wegbeheerder en adviseur¹, stellen een Programma van ambities voor om de Visie op het gebied van de N65 en omgeving te realiseren.

De Visie hebben wij eerder, in 2008, opgesteld. In de Visie hebben wij aangegeven wat problemen en kansen zijn in het gebied tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch in een brede zone rond de N65. Wij doelen op problemen en kansen op verkeerskundig, ruimtelijk, economisch en ecologisch gebied. In het volgende hoofdstuk lichten wij deze nogmaals toe. De Visie vindt u in de bijlage.

Vervolgens hebben wij in de Visie vier doelstellingen geformuleerd. Ten eerste: de verbindingen die haaks staan op de N65 moeten worden gecreëerd of hersteld. Daarmee doelen we zowel op verbindingen in dorpen als ecologische en recreatieve verbindingen op nationale en internationale schaal. Ten tweede: leefbaarheid ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid moet ook in de toekomst binnen geldende normen blijven. Ten derde: de N65 met goede doorstroming is een schakel in het robuuste wegennetwerk in Brabantstad. Van sluipverkeer is geen sprake. Ten vierde: Sterke ruimtelijke, ecologische en economische gebiedskwaliteit van het kenmerkende Brabantse landschap, waarbij wij vooral doelen op de dynamiek van het gebied zelf en de waarde ervan voor de dynamiek van het stedelijk gebied in de ruime omgeving

Wij hebben aangegeven dat wij in de regio als partners samenwerken om de Visie te realiseren en daarbij regionale maatschappelijke partners zoals bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en bewoners, én nationale overheden te betrekken. Wij zijn er namelijk van overtuigd dat een *toekomstvaste oplossing voor het gebied* niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van een integrale en breed gedragen visie op het gebied rond de N65 en omgeving. Bij de totstandkoming van dit Programma is de dialoog met regionale partners zeer levendig en constructief geweest. Wij verwachten nog grotere betrokkenheid en inspiratie in komende fasen.

De 'Visie' was de afsluiting van Fase I van het project 'Samenwerken aan de N65'. In Fase II hebben wij de doelstellingen van de Visie vertaald in oplossingsrichtingen die een samenhangend programma van ambities vormen. Het voorliggende Programma van ambities vormt de afronding van Fase II.

¹ Bestuurders zijn:

- Provincie Noord-Brabant: mevrouw Cora van Nieuwenhuizen, gedeputeerde
- Gemeente Tilburg: Johan van den Hout, wethouder
- Gemeente 's-Hertogenbosch: de heer Bart Eigeman, wethouder
- Gemeente Vught: de heer Willem Kraanen, wethouder
- Gemeente Haaren: de heer Erik van den Dungen, wethouder
- Gemeente Oisterwijk: de heer Joost Wagenmakers, wethouder

Namens Rijkswaterstaat: de heer Hans Latour.

Uitwerken van ambities en uitvoeren van korte termijnmaatregelen

Fase III heeft als doel om te komen tot besluitvorming voor lange en middellange termijnmaatregelen en uitvoeren van maatregelen die al op korte termijn bijdragen aan de doelstellingen van het Programma van ambities. Fase III bestaat uit de volgende activiteiten (zie hoofdstuk 4):

- Uitwerken van het Programma van ambities door haalbaarheidsonderzoeken en studies
- Uitvoering van korte termijnmaatregelen in de geest van het Programma
- Versterken en verder concretiseren van bestuurlijk commitment in ruime zin
- Plaatsen van het Programma van ambities op de agenda van gremia van planvorming en besluitvorming.

Actuele ontwikkelingen

In de Visie hebben wij gesteld dat de oplossingsrichtingen de verschillende verkeerskundige, ruimtelijke, economische en ecologische ambities ondersteunen. Dit past in de integrale planningsystematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Verder is de mobiliteitsaanpak van de minister van Verkeer en Waterstaat relevant, waarin hij ervoor pleit om N-wegen op te waarderen tot 100 km-wegen. Inventariseren van de concrete invulling en uitwerking van de mobiliteitsaanpak toegespitst op de N65 maakt onderdeel uit van de uitwerking van de ambities in Fase III. Aansluiten bij deze en andere actuele ontwikkelingen in beleid, zoals beleid ter stimulering van het realiseren van de ecologische hoofdstructuur, de recreatiestructuur, economische versterking, staat op de agenda van de Stuurgroep in Fase III.

Met dit 'Programma van ambities' onderstreept de Stuurgroep het belang van één aansprekend en door veel organisaties gedragen programma voor het gebied, met robuuste oplossingen en met aandacht voor de verkeerskundige, ruimtelijke, economische en ecologische invalshoeken.

2. De problemen en kansen die wij zien

In de Visie hebben wij aangegeven dat het gebied rond de N65 een bijzonder samenhangend gebied is met een eigen dynamiek en eigen herkenbare identiteit. Dit is Brabant! Een harmonisch mozaïek, opgebouwd uit kleinschalige landschappen en karakteristieke dorpen. Een gebied met een eigen economische dynamiek en met een belangrijke waarde voor het stedelijk netwerk van Brabant. Een landschap ook dat de unieke natuurgebieden van het Groene Woud en de Loonse en Drunense Duinen met elkaar verbindt. Kansen en kwaliteiten van het gebied komen in de huidige situatie echter onvoldoende tot hun recht en er is actie nodig om verschillende doelstellingen in samenhang te realiseren.

In het gebied nemen wij verschillende problemen waar, die zich zonder ingrijpen in de toekomst zullen verscherpen. De belangrijkste problemen zijn:

- Beperkte onderlinge verbinding van wonen, voorzieningen, recreëren en natuur ten gevolge van de barrièrewerking van de N65
- Druk op leefbaarheid in de directe omgeving van de N65 (lucht, geluid, veiligheid),
- Verkeersopstoppingen en sluipverkeer in het gebied, gekoppeld aan beperkte doorstroming op de N65.

De belangrijkste kansen liggen in versterking van de gebiedskwaliteit

- Onder gebiedskwaliteit verstaan wij die aspecten die de eigenheid en dynamiek van het Brabantse landschap betreffen, zoals het laankarakter, karakteristieke landschapselementen, ecologische verbindingen, recreatiemogelijkheden, de verbinding van het gebied met de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch, de economische dynamiek in het gebied met sectoren zoals boomkwekerijen en de functie van het gebied voor de economische ontwikkeling in de steden, de autonome groei (woningen, bedrijven) in het gebied. Ons doel is om de eigenheid en dynamiek van het gebied te optimaliseren. Ons doel is ook om het gebied te vrijwaren van activiteiten en ontwikkelingen die ertoe leiden dat de gebiedskwaliteit afneemt. Bijvoorbeeld: ontwikkeling van bedrijventerreinen langs de N65 is ongewenst.

Het is ons doel om de problemen op te lossen en kansen in het gebied te benutten. Daarvoor hebben wij dit Programma van ambities geformuleerd, die wanneer zij in samenhang met elkaar worden uitgevoerd ertoe leiden dat wij en alle andere maatschappelijke organisaties in het gebied de ambities met het gebied rond de N65 kunnen realiseren.

Uitgangspunten en randvoorwaarden voor oplossingsrichtingen en ambities

Wij hebben in de Visie aangegeven wat de drie belangrijkste uitgangspunten en randvoorwaarden voor oplossingen zijn:

- De te kiezen oplossingen moeten de verschillende economische, ruimtelijke, ecologische en verkeerskundige ambities ondersteunen.
- De weg is geen barrière voor mensen en verkeer.
- 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.

De overige uitgangspunten en randvoorwaarden zijn:

- De weg is geen barrière voor flora en fauna
- 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 veilig zijn (minder of geen verkeersslachtoffers)
- Overlast van geluid, roet en fijnstof moet binnen gestelde normen zijn
- Het sluipverkeer door de dorpen heeft een aanvaardbaar niveau
- Vorm en inrichting van de N65 passen in het kenmerkende Brabantse landschap.

3. Een Programma van ambities

3.1 De beoogde resultaten

In het Programma van ambities staan de vier doelstellingen van de Visie centraal:

1. De verbindingen die haaks staan op de N65 moeten worden gecreëerd of hersteld. Daarmee doelen we zowel op verbindingen voor bewoners in dorpen, recreanten in het gebied, bedrijfsrelaties, als ecologische en recreatieve verbindingen op nationale en international schaal.
2. Leefbaarheid ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid is op termijn binnen geldende normen.
3. De N65 heeft een goede doorstroming en is een schakel in het robuuste wegennetwerk in BrabantStad. Van sluipverkeer door het omliggende gebied zal in de toekomst geen sprake meer zijn.
4. Sterke ruimtelijke, ecologische en economische gebiedskwaliteit van het kenmerkende Brabantse landschap, waarbij wij vooral doelen op de dynamiek van het gebied zelf en de waarde ervan voor de dynamiek van het stedelijk gebied in de ruime omgeving.

Relatie tussen doelstellingen, beoogde resultaten en ambities

In Fase II hebben wij samen met maatschappelijke organisaties, het regionale bedrijfsleven en bewoners doordacht wat concretisering van onze doelen zou moeten zijn. 'Waar meten wij resultaat aan af? (indicatoren) en 'Wanneer zijn wij tevreden?' (beoogd resultaat), waren de vragen waar wij ons voor gesteld zagen.

Bijvoorbeeld: voor de concretisering van het doel om ecologische verbindingen ter weerszijden van de N65 te herstellen of creëren, hebben wij als beoogd resultaat benoemd dat de Loonse en Drunense duinen en het Groene Woud door twee verbindingzones verenigd worden. Tevens dat andere natuurgebieden één geheel vormen. De Stuurgroep zoekt daarbij naar synergie met andere doelen. Zo is voor de concretisering van het doel om recreatieve netwerken te vormen, onder andere als beoogd effect vastgesteld dat er één aaneengesloten recreatienetwerk ontstaat en dat steden en dorpen met het gebied worden verbonden. Een ander beoogd resultaat is dat ongelijkvloerse oversteekpunten over de N65 geschikt zijn voor recreatie en langzaam verkeer.

Na de slag waarin we doelstellingen hebben geconcretiseerd, hebben we oplossingsrichtingen benoemd. 'Hoe zorgen we er voor dat wij de beoogde resultaten boeken?' De oplossingsrichtingen zijn zowel ambities (§ 3.2.) die nader worden uitgewerkt als korte termijn maatregelen (§ 3.3.).

In de volgende tabel geven wij aan welke resultaten wij nastreven.

Doel: Verbindingen haaks op de N65 creëren of herstellen	
Indicator	Beoogd resultaat
Wachttijden	Halvering voor alle modaliteiten
Aantal gehinderde inwoners aan weerszijden van de weg	0. Sociale verbanden, woonwijken, relaties wonen en voorzieningen zijn één geheel.
Doorsnijding recreatieve relaties	0. Het recreatief product van het gebied is sterk doordat sprake is van één aaneengesloten recreatienetwerk dat de steden en dorpen met het open gebied verbindt.
Doorsnijding gebieden met natuur- /ecologische kwaliteiten	0. Natuurgebieden vormen één geheel.
Realiseren van 2 verbindingszones tussen de Loonse en Drunense Duinen en het Groene Woud	Twee verbindingszones die de Loonse en Drunense duinen en het Groene Woud tot één geheel vormen.
Aantal oversteekpunten langzaam verkeer (maaswijdte)	Herstel van het sociale netwerk, de recreatiestructuur en de verkeersstructuur voor woon-werkrelaties door creatie van oversteekpunten voor langzaam verkeer om circa 400 meter binnen / 1500 meter buiten bebouwde kom

Doel: Leefbaarheid ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid binnen normen	
Indicator	Beoogd resultaat
Aantal woningen dat niet voldoet aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid	Geen. Voor alle woningen geldt dat voldoen aan geldende normen.
Aantal ongevallen	0. Het veiligheidsniveau op het robuuste verkeersnetwerk bevindt zich op een aanvaard niveau. (Er is een AVOC-analyse per kruispunt nodig om een kwalitatief beeld van het doelbereik per maatregel te kunnen geven)

Doel: N65 met goede doorstroming als schakel in het robuust wegennetwerk in BrabantStad	
Indicator	Beoogd resultaat
Wachttijden/ reistijdverlies op de N65	Halvering van het reistijdverlies op het hele traject ten opzichte van 2006 (verkeersmodel)
IC-verhouding	Maximaal 70 in de spits (verkeersmodel)
Sluipverkeer	Geen sluipverkeer op het onderliggend wegennet (verkeersmodel)

Doel: Sterke ruimtelijke, ecologische en economische gebiedskwaliteit van het kenmerkende Brabantse landschap	
Indicator	Beoogd resultaat
Aantal hectares in vrijwaringszones/ onuitgeefbare grond	0. Alle ruimte rond de N65 is uitgeefbaar en er zijn geen beperkende voorwaarden.
Kwaliteit van het landschap	Het landschap is kenmerkend Brabants. Karakteristieke elementen zijn zichtbaar. Ongewenste ontwikkelingen, zoals verrommeling en versnipperde bedrijventerreinen aan weglocaties, zijn door eendrachtig beleid niet aanwezig.
Levensvatbaarheid economische functie / bijdrage aan doelstellingen van het Regionaal Economisch Actie Programma voor Noordoost Brabant (5-sterrenregio)	De economische pijlers van het gebied floreren. Het gebied heeft een erkende waarde voor de dynamiek in Tilburg, 's-Hertogenbosch en het hele netwerk van BrabantStad.
Ecologische kwaliteit van het gebied	De ecologische verbindingzones in het gebied zijn gerealiseerd. Verbindingen voor klein en groot wild. Uiteindelijk een verbinding van het rivierengebied tot in België. Ecologische zones ten oosten van Tilburg, ten westen van 's-Hertogenbosch en rond de tussenliggende dorpen zijn van hoge kwaliteit en hebben daardoor uitstraling op de steden en dorpen.

3.2 Beschrijving van ambities

Integrale gebiedskwaliteit als vertrekpunt

In de tweede helft van 2008 is er tijdens verschillende workshops door partijen uit het gebied gewerkt aan een pakket van maatregelen om de hiervoor geformuleerde opgaven te realiseren. Hierdoor is een concreet beeld ontstaan van oplossingsrichtingen om de beoogde resultaten te boeken. Versterken van de integrale gebiedskwaliteit vormt daarbij het centrale vertrekpunt.

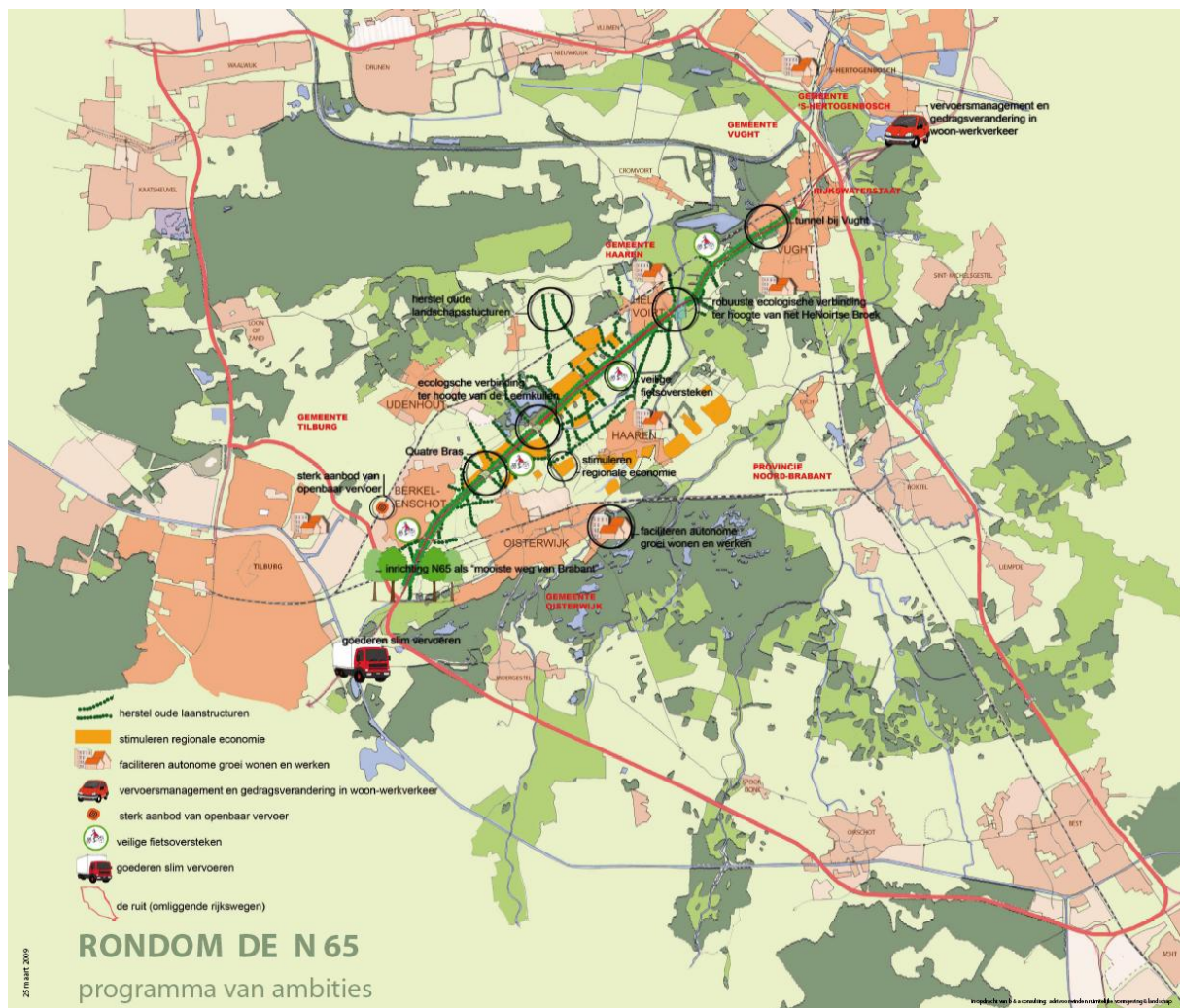
Het gebied heeft een aantal kernkwaliteiten die op dit moment onvoldoende in samenhang worden ontwikkeld. De Loonse en Drunense Duinen en het Groene Woud zijn van nationale betekenis en vormen een wezenlijk onderdeel van deze kernkwaliteiten. De N65 vormt een barrière tussen deze gebieden. Het verbinden van deze gebieden (ecologisch en recreatief) wordt als een belangrijke opgave gezien die nodig is om structureel bij te dragen aan verbetering van de gebiedskwaliteit. Deze opgave dient te worden verbonden met de aanpak van de verkeersproblematiek, die leidt tot verbetering van de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Investerings aan de N65 moeten dan ook zoveel als mogelijk gelijktijdig deze dubbele doelstelling (verbetering gebiedskwaliteit én verkeerssituatie) ondersteunen.

Belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat de autonome –bij de karakteristieke passende- groei van wonen en werken binnen het gebied gefaciliteerd wordt. Dit werkt twee kanten op. Het gebied stelt zich niet open voor grootschalige nieuwe ontwikkelingen als bijvoorbeeld snelweglocaties voor

bedrijventerreinen, ook niet wanneer het gebied door investeringen aan de N65 aan aantrekkingskracht voor dit type functies wint. Anderzijds moet reguliere ontwikkeling van dorpen en steden mogelijk blijven. Deze ontwikkeling moet naar aard en schaal passen bij het karakter (het 'Brabants mozaïek') en de kernkwaliteiten ondersteunen.

Met deze centrale noties als leidraad voor de concretisering van de visie zijn de ideeën en initiatieven die tijdens de werkgroepbijeenkomsten en de workshops zijn ontwikkeld, vertaald naar elf ambities. Deze ambities ziet de stuurgroep als oplossingsrichtingen waarmee de doelstellingen uit het Visiedocument kunnen worden gerealiseerd. Deze zullen in Fase III nader worden uitgewerkt.

Ambities in het gebied



Ambitie 1: Robuuste ecologische verbinding ter hoogte van het Helvoirtse Broek

Dit vormt een zeer belangrijke noordwestelijke aftakking van de geplande Robuuste Ecologische Verbindingszone "de Beerze". Deze verbindt natuurgebieden in de Belgische Kempen met de groenblauwe ontwikkeling van het Nederlandse Rivierengebied, en is vanaf de Belgische grens dwars door Midden-Brabant gepland. Hierbij moet gedacht worden aan een zone van minimaal 200 meter breed die geschikt is voor een groot aantal doelsoorten. De verbindingszone in het gebied is een belangrijke schakel om de verbinding tussen Groene Woud en Loonse en Drunense duinen vorm te geven. Dit vraagt ter hoogte van de N65 (bij Helvoirt) om een ontsnipperingsmaatregel van formaat. Gedacht wordt aan een water- en oeververbinding van minimaal 50 meter breed. Dit investeringsmoment zal worden aangegrepen om ter plaatse tevens een ongelijkvloerse overstek

over de N65 voor langzaam verkeer en ruiters te realiseren en voor het autoverkeer een volledig ongelijkvloerse aansluiting op de N65.

Deze ambitie draagt bij aan alle vier de doelstellingen:

- *verbeteren haakse verbindingen (verbinding natuurgebieden, oversteekbaarheid langzaam verkeer)*
- *leefbaarheid (afname belasting luchtkwaliteit en geluid, afname ongevallenkans)*
- *doorstroming (minder reistijdverlies op de N65 en kruisende wegen)*
- *gebiedskwaliteit (ecologische kwaliteit)*

Ambitie 2: Ecologische verbinding ter hoogte van de Leemkuilen

Deze ambitie vormt de tweede ecologische verbinding tussen de Loonse en Drunense duinen en het Groene Woud die de Leemkuilen als stapsteen gebruikt. Ter hoogte van de N65 wordt een ecoduct gerealiseerd die gecombineerd wordt met een ongelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer en ruiters. Realisering van deze verbinding vergt aanvullende landschappelijke maatregelen, vooral ten zuiden van de N65.

Deze ambitie draagt bij aan alle vier de doelstellingen:

- *verbeteren haakse verbindingen (verbinding natuurgebieden, oversteekbaarheid langzaam verkeer)*
- *leefbaarheid (afname belasting luchtkwaliteit en geluid, afname ongevallenkans)*
- *doorstroming (minder reistijdverlies op de N65 en kruisende wegen)*
- *gebiedskwaliteit (ecologische kwaliteit)*

Ambitie 3: Herstel oude landschapsstructuren

Het verdwijnen van oude landschapsstructuren als houtwallen, laanbeplanting heeft afbreuk gedaan aan de beleving van het typische Brabantse kleinschalige landschap in dit gebied. De doorsnijding van het gebied door de N65 heeft dit proces versterkt. Door actieve ontwikkeling van landschaps-elementen kunnen deze oude structuren weer in ere hersteld worden. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van het gebied. Het ondersteunt het wegnemen van de doorsnijdende werking van de N65 voor flora en fauna. Daarvoor is meer nodig dan een aantal grote ingrepen (ecoducten). Ook in ondersteunende landschapsstructuren en –elementen moet geïnvesteerd worden, vooral die haaks staan op de N65.

Deze ambitie draagt bij aan de doelstelling:

- *verbeteren gebiedskwaliteit (kwaliteit landschap en ecologie)*

Ambitie 4: Stimuleren regionale economie

Er wordt een gerichtstimuleringsprogramma ontwikkeld om de gebiedseigen economische kwaliteiten van het gebied te benutten. Dit programma richt zich op een tweetal economische speerpunten:

1. De boomkwekerijsector

Maatregelen die gericht zijn op:

- Optimaliseren productiemilieu (o.m. borgen en waar mogelijk verbeteren bereikbaarheid)
- Stimuleren van innovatie
- Gezamenlijke marketing.

2. De recreatiesector.

Door herstel en creatie van recreatieverbindingen in het gebied, waar nodig door de N65 voor wandelaars, fietsers, ruiters en automobilisten oversteekbaar te maken, ontstaan nieuwe impulsen voor recreatie in het gebied tussen de Loonse en Drunense duinen en het Groene Woud. In

samenspraak met het bedrijfsleven wordt een actieprogramma opgezet om de inspanningen van overheden (investeringen in landschap en recreatieve routes) en individuele ondernemingen op elkaar af te stemmen.

Deze ambitie draagt bij aan de doelstelling:

- *verbeteren gebiedskwaliteit (versterken levensvatbaarheid van economische functies en versterken van de eigenheid van het gebied)*

Ambitie 5: Faciliteren autonome groei wonen en werken

Partners maken afspraken over omvang en locaties voor wonen en werken in de toekomst. Bij deze afspraken wordt het “faciliteren van de autonome groei” als bovengrens aangehouden. Er worden geen locaties ontwikkeld om ruimte te bieden aan de extra ruimtevraag als gevolg van een verbeterde doorstroming op de N65. Dit om de leefbaarheid van het gebied én de kwaliteit van de doorstroming ook op de langere termijn te kunnen faciliteren. De zone direct grenzend aan de N65 wordt gevrijwaard van woon- en werkfuncties. Deze krijgt een groene bestemming.

Deze ambitie draagt bij aan de doelstelling:

- *verbeteren gebiedskwaliteit (kwaliteit van het landschap, gebied vrijwaren van ongewenste ontwikkelingen, vergroten levensvatbaarheid van economische functies en versterken van de eigenheid van het gebied)*

Ambitie 6: Inrichting N65 als “mooiste weg van Brabant”

Om een betere doorstroming op de N65 en onderliggend wegennet te bewerkstelligen, op een wijze die ook bijdraagt aan leefbaarheid, oversteekbaarheid en landschappelijke inpassing, wordt een integraal ontwerp voor deze weg opgesteld, met als einddoel de inrichting als stroomweg.

Belangrijkste karakteristieken zijn:

- Maatregelen om aanzuigende werking te voorkomen (verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de “ruit”;
- Uitvoeren essentiële herkenbaarheidskenmerken; gescheiden rijstroken/markering, bermbeveiliging, volledige parallelstructuur, behouden begeleidende laanbeplanting
- Langzaam en landbouwverkeer op parallelstructuur;
- Ontwikkeling van ongelijkvloerse kruising bij Quatre Bras en Helvoirt. In samenhang hiermee ook de overige verkeersregelininstallaties opheffen en de N65 volledig ongelijkvloers maken.
- Betere doorstroming van huidige busdiensten op N65
- Gebruik maken van cultuurhistorische waarden, ontwikkelen ruimtelijke visie voor het gehele invloedsgebied met focus op groen, verkeersstromen en beschikbare ruimte ter hoogte van Helvoirt (Broekley);
- Aandacht voor beeldkwaliteit.

Deze ambitie draagt bij aan alle vier de doelstellingen:

- *verbeteren haakse verbindingen (alle indicatoren)*
- *leefbaarheid (alle indicatoren)*
- *doorstroming (alle indicatoren)*
- *gebiedskwaliteit (levensvatbaarheid economische functies, benuttingsmogelijkheden gronden aan weerszijde van de N65)*

Ambitie 7: Vervoersmanagement en gedragsverandering in woon-werkverkeer

Parallel aan de “harde” infrastructurele maatregelen wordt een pakket ontwikkeld dat gericht is op een verschuiving in het aanbod van personenverkeer. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- Flexibele werkplekken en telewerken

- Flexibele werktijden en openingstijden
- Scheiden van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. Onder meer door middel van Shuttles, pool-auto's en carpoolen.
- Persoonsgebonden reisbudget (met keuze voor reismodaliteit).
- Informeren (nieuwe) bewoners over reismogelijkheden in de streek
- Verruimen van OV-mogelijkheden voor doelgroepen
- Mobiliteitsmakelaar
- Stimuleren van fietsgebruik.

Deze ambitie draagt bij aan de volgende doelstellingen

- *verbeteren leefbaarheid (afname intensiteit, waardoor lager belasting geluid en lucht)*
- *doorstroming (minder reistijdverlies tijdens de spits)*

Ambitie 8: Goederen slim vervoeren

Analoog aan de voorgestelde maatregelen gericht op vervoersmanagement van het personenverkeer wordt een pakket ontwikkeld gericht op het slim vervoeren van goederen. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- PIEK-voertuigen (initiatief VROM/Senternovem), als alternatief voor de venstertijden
- Benutten onderliggend wegennet (afstemmen of herzien rijverboden voor vrachtverkeer)
- Kwaliteitsnet goederenvervoer (initiatief provincie)
- Samenwerking in vervoersstromen
- Extra inzet van LZV's (extra lange vrachtauto's)

Deze ambitie draagt bij aan de volgende doelstellingen

- *verbeteren leefbaarheid (afname intensiteit van vrachtverkeer, waardoor lager belasting geluid en lucht)*
- *doorstroming (minder reistijdverlies tijdens de spits)*

Ambities 9: Veilige fietsoversteken

Optimaliseren van de oversteekbaarheid van de N65 voor langzaam verkeer. Hiermee wordt het woon-werkverkeer, de sociale structuur en ook de recreatieve kwaliteit van het gebied verbeterd. Ongelijkvloerse kruisingen worden voorzien van een oversteekmogelijkheid voor het langzame verkeer. Aanvullend hierop zullen 5 tot 6 fietstunnels gerealiseerd worden om een optimale maaswijdte van veilige fietsoversteken te realiseren.

Deze ambitie draagt bij aan de volgende doelstellingen:

- *verbeteren haakse verbindingen (verkleinen maaswijdte fietsoversteken)*
- *leefbaarheid (verminderen ongevallenkans)*
- *doorstroming (minder reistijdverlies op de N65)*

Ambitie 10: Sterk aanbod van openbaar vervoer

De mogelijkheden om het aanbod aan openbaar vervoersvoorzieningen te vergroten is relatief beperkt. Toch worden op een tweetal punten mogelijkheden tot verbetering gezien:

- opening nieuw NS-station bij Berkel-Enschot
- verbeteren kwaliteit busontsluiting kernen langs de N65.

Deze ambitie draagt bij aan de volgende doelstellingen:

- *verbeteren leefbaarheid (afname intensiteit op de N65 en onderliggend wegennet)*
- *doorstroming (betere IC-verhouding)*

Ambitie 11: Tunnel bij Vught

De aanwezigheid van de N65 heeft ingrijpende consequenties voor de leefbaarheid in de kern Vught. Door realisatie van een tunnel kan de situatie ten aanzien van lucht- en geluidskwaliteit aanzienlijk verbeteren en kan 'Vught weer één' zijn. Het betekent het herstel van de sociaal-maatschappelijke vervlechting tussen de delen van Vught die aan weerszijden van de weg ligt. Dit is meer dan alleen een veiligheidsaspect voor langzaam verkeer. Door realisatie van een tunnel ontstaan ontwikkelingsmogelijkheden voor een circa 30 hectare groot gebied dat ingericht kan worden als parklandschap met mogelijkheden voor groene functies, wonen en centrumfuncties.

Deze ambitie draagt bij aan alle vier de doelstellingen:

- *verbeteren haakse verbindingen (herstel doorsneden relaties, maaswijdte oversteekbaarheid langzaam verkeer)*
- *leefbaarheid (minder belasting van woningen aan de N65),*
- *doorstroming (minder reistijdverlies)*
- *gebiedskwaliteit (betere benuttingsmogelijkheden gronden aan weerszijden van de N65)*

3.3 Maatregelen op korte termijn

Op dit moment wordt uiteraard op verschillende manieren geïnvesteerd in het gebied. Eén van de positieve effecten van het programma is dat het voor huidige maatregelen op korte termijn mogelijk is om ze te plaatsen binnen de koers die wij als stuurgroep voor ogen zien voor de lange termijn. En andersom ook: het bestaan van het programma geeft een zekere sturing aan maatregelen op korte termijn.

Er worden op korte termijn infrastructurele maatregelen genomen om de geformuleerde doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat hierbij om de volgende ingrepen:

- Nabij de aansluiting Berkel-Enschot is aan de westzijde van de N65 een turborotonde en een enkelstrooksrotonde aangelegd en aan de oostzijde eveneens een turborotonde;
- Bij het kruispunt "Quatre Bras" (Kreitemolenstraat en Pannenschuurlaan) wordt in 2009 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;
 - 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. Er zijn dan langs de N65 nagenoeg overal parallelwegen.
- De gemeente Haaren en Rijkswaterstaat zijn in overleg over keurlussen en een baileybrug.
- Het ministerie van V&W heeft vanuit het Innovatieprogramma Geluid (IPG) geld beschikbaar gesteld voor de N65. Ter hoogte van Helvoirt wordt in 2009 een dunne geluidsreducerende deklaag (DGD) aangebracht aan beide zijden van het kruispunt. Voor de uniformiteit en beheer (gladheidbestrijding, sprayvorming, uitvoeren onderhoud, enz.) 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.

Daarnaast wordt in de gebiedskwaliteit van het gebied geïnvesteerd. Belangrijke basis hiervoor is het Reconstructieplan de Meierij. Hierin wordt onder meer voorzien in (door-) ontwikkeling van Groene Poorten tot de Loonse en Drunense duinen en het Groene Woud, wordt een impuls gegeven aan de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het gebied, en is een omvangrijk programma voorzien met maatregelen op het gebied van natuurontwikkeling en beekherstel.

3.4 Ambities op de Ladder van Verdaas

Maatregelen op korte termijn zijn echter niet voldoende om op lange termijn het volledige pallet aan doelstellingen te realiseren. Daarvoor is realisatie van de ambities noodzakelijk. Door uitvoering van deze ambities wordt op een consistente en effectieve wijze gewerkt aan de realisatie van het visiedocument. Om dit te illustreren worden in onderstaand schema de ambities gerubriceerd aan de hand van de Ladder van Verdaas en afgezet tegen de doelstellingen uit de Visie:

	Haakse verbinding	Leefbaar- heid	Doorstro- ming	Gebieds- kwaliteit
Trede 1: Ruimtelijke ordening				
Ambitie: Herstel oude landschapsstructuren				*
Ambitie: Stimulering regionale economie				*
Ambitie: Autonome groei wonen en werken				*
Trede 2: Beprijzen en parkeerbeleid toepassen				
Trede 3: Mobiliteitsmanagement				
Ambitie: Vervoersmanagement en gedragsverandering		*	*	
Trede 4: Stimuleren Openbaar Vervoer				
Ambitie: Sterk aanbod van openbaar vervoer		*	*	
Trede 5: Benutting bestaande infrastructuur				
Trede 6: Reconstructie bestaande infrastructuur				
Ambitie: Robuuste ecologische verbinding Helvoirtse broek	*	*	*	*
Ambitie: Ecologische verbinding Leemkuilen	*	*	*	*
Ambitie: Inrichting N65 als mooiste weg van Brabant	*	*	*	*
Ambitie: Tunnel bij Vught	*	*	*	*
Ambitie: Veilige fietsoversteken	*	*	*	
Trede 7: Aanleg nieuwe infrastructuur				
Trede 8: Goederenvervoer				
Ambitie: Goederen slim vervoeren		*	*	

Dit overzicht laat zien dat middels een groot aantal treden op de ladder van Verdaas gewerkt wordt aan de beoogde oplossingsrichtingen.

Binnen trede 2 (beprijzen) zijn geen specifieke maatregelen voorzien omdat de Stuurgroep wil aansluiten bij initiatieven die op landelijk niveau en op het niveau van BrabantStad worden ontwikkeld. Iets soortgelijks geldt voor trede 5 (benutting bestaande infrastructuur). Deze moet op een hoger niveau dan dat van het gebied van de N65 en zijn omgeving worden opgepakt. Door maatregelen op bovenregionaal niveau moet worden bewerkstelligd dat doorgaand verkeer zoveel als mogelijk via de ruit van N59, A58 en A2 wordt afgewikkeld. Op lokaal niveau is al veel gedaan aan benuttingsmaatregelen.

Het overzicht laat tevens zien dat aanleg van nieuwe infrastructuur niet nodig is.

4. Fase III: gereed maken voor besluitvorming en uitvoeren van maatregelen

4.1. Doelstellingen van Fase III

Fase III heeft als doel om te komen tot besluitvorming voor lange en middellange termijnmaatregelen en uitvoeren van maatregelen die al op korte termijn bijdragen aan de doelstellingen van het Programma van ambities. Fase III bestaat uit de volgende activiteiten:

- Uitwerken van het Programma van ambities door haalbaarheidsonderzoeken en studies
- Uitvoering van korte termijnmaatregelen in de geest van het Programma
- Versterken en verder concretiseren van bestuurlijk commitment in ruime zin. Dat betreft zowel verbreding van het bestuurlijk commitment bij gemeenten en de provincie als verbreding van draagvlak onder maatschappelijke organisaties, andere overheden waaronder ministeries, semi-overheden en bedrijfsleven.
- Plaatsen van het Programma van ambities op de agenda van gremia van planvorming en besluitvorming. Specifiek zijn dat: BrabantStad, Brabant 2040, Regionaal economisch Actieprogramma en de Gebiedsagenda van de provincie Noord-Brabant cq het bestuurlijk overleg MIRT.

4.2. Aanpak van Fase III

Uitwerken van het Programma van ambities

In Fasen I en II zijn voor de ontwikkeling van Visie en Programma geen grootschalige onderzoeken gedaan, maar is voor onderbouwing gebruik gemaakt van beschikbare gegevens. Fase III voorziet in onderzoeken en studies naar nut en noodzaak, uitvoerbaarheid en haalbaarheid.

In Fase III wordt geïnterpreteerd welke consequenties het beleid van mobiliteitsaanpak van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft voor de ontwikkeling van de N65 tot een stroomweg in een robuust mobiliteitsnetwerk in BrabantStad.

Proces en tempo zullen per ambitie variëren. De eerste stap van Fase III is om voor iedere ambitie te formuleren wat het tijdspad is en wie de bestuurlijke trekker is.

Uitvoeren van korte termijnmaatregelen

In praktische zin zullen bewoners en bezoekers van het gebied ervaren dat korte termijnmaatregelen ten uitvoer worden gebracht: maatregelen op economisch, ecologisch, ruimtelijk en verkeerskundig gebied. De Stuurgroep wil dat het Programma van ambities in Fase III al sturend is voor (de wijze waarop) maatregelen die in het gebied worden uitgevoerd. De Stuurgroep heeft daarbij een 'begeleidende en bewakende rol', met als doel dat maatregelen zodanig worden uitgevoerd dat ze ondersteunend zijn aan het Programma van ambities.

Versterken van bestuurlijk en regionaal commitment

Door de Stuurgroep wordt de bestuurlijke verbinding gemaakt met andere gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven, die voor de verdere uitwerking van het Programma van ambities van belang zijn. Het is bijvoorbeeld gewenst om een sterker commitment te verkrijgen van de partners die nodig zijn voor de ruimtelijk-ecologische ambities.

In Fase III zal ook de besluitvorming binnen raden en staten zijn beslag moeten krijgen. Doel is een breed en regionaal gedragen commitment.

Verankeren van ambities in programma's

In Fase III werken we aan verankering van de ambities in nationale, provinciale en regionale programma's. Het doel hiervan is om de ambities te versterken en de haalbaarheid van uitvoering te vergroten. Uitgangspunt daarbij is dat ambities niet zomaar worden 'overgedragen' aan nationale, provinciale en regionale programma's. De Stuurgroep blijft invloed hebben op de uitvoering van het Programma van ambities.

Via de leden van de Stuurgroep wordt de bestuurlijke verbinding gemaakt met deze gremia. Het is daarbij een pre dat het Programma van ambities op dit moment niet vergaand is geconcretiseerd. Dat geeft andere gremia de ruimte om in onze ambities te beschouwen als welkome versterking van hun projecten.

Het Programma van ambities wordt door de gedeputeerde en andere bestuurders geplaatst op de gebiedsagenda en wordt geagendeerd voor het bestuurlijk overleg MIRT. Via de gebiedsagenda wordt verbinding gemaakt met de ministeries van V&W, VROM, LNV en EZ.

Maart 2009.