



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Provincie Noord-Brabant



gemeente  
**Haaren**



's-Hertogenbosch



# Samenvatting

## MIRT-Verkenning N65 Vught - Haaren





# MIRT-Verkenning N65 Vught - Haaren

## Samenvatting

1 juni 2016

## Auteur

drs. T. Artz

## Opdrachtgever

### Stuurgroep N65

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Provincie Noord-Brabant, gemeente Vught,  
gemeente Haaren en gemeente 's-Hertogenbosch



# Inleiding

## Van Startbeslissing naar Voorkeursalternatief

Dit is de samenvatting van de MIRT-Verkenning N65 Vught- Haaren. Deze Verkenning startte op 16 mei 2013 met een Startbeslissing, ondertekend door de minister van Infrastructuur en Milieu en door bestuurders van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten 's-Hertogenbosch, Vught en Haaren. De Verkenning is zodoende een samenwerkingsproject van Rijk en regio.

Een Verkenning bestaat uit verschillende fasen: van globale oplossingsrichtingen wordt getrechterd naar één Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief is in juni 2016 vastgelegd in een Voorkeursbeslissing door de minister en bestuurders uit de regio.

In deze samenvatting kunt u lezen hoe deze trechtering vanaf de zomer van 2013 heeft geleid tot het Voorkeursalternatief. In totaal zijn vier fasen in de Verkenning te onderscheiden. Per fase zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld. Een overzicht van deze rapportages met de bijbehorende bijlagen staat op de laatste pagina van deze samenvatting.

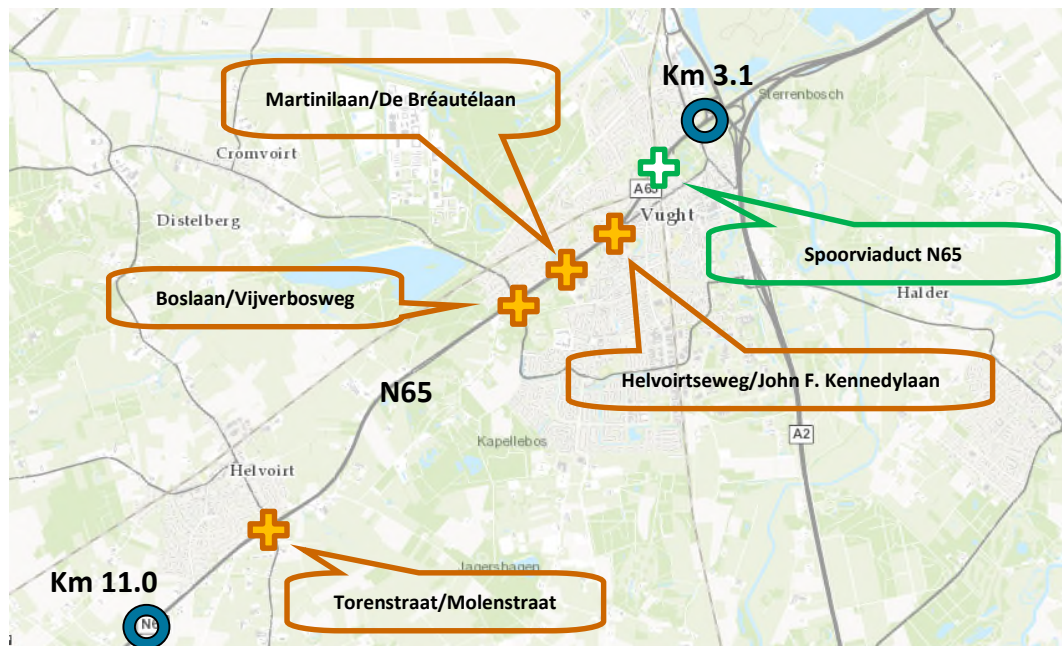
|                |                                                         |
|----------------|---------------------------------------------------------|
| <b>Fase 1</b>  | van Startalternatieven naar ongelijkvloerse oplossingen |
| <b>Fase 2a</b> | Uitwerken ongelijkvloerse oplossingen                   |
| <b>Fase 2b</b> | Kansrijke combinaties van oude en nieuwe bouwstenen     |
| <b>Fase 2c</b> | Naar een Voorkeursalternatief                           |

## De problematiek en doelstellingen

De A65/N65 is de Rijksweg die loopt van de A58 bij Tilburg (knooppunt De Baars) naar de A2 bij 's-Hertogenbosch (knooppunt Vught). De weg heeft een (boven)regionale functie en is daarnaast ook een belangrijke ontsluitingsweg voor de gemeenten Vught, Haaren en Oisterwijk.

De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 loopt door de kernen van Vught en Helvoirt en zorgt daarmee voor barrièrewerking en een slechte oversteekbaarheid bij de diverse kruisingen voor zowel auto's als langzaam verkeer.

Door de ligging van de N65 is ook sprake van geluidhinder en wordt de luchtkwaliteit door bewoners als matig ervaren. Ook ten aanzien van verkeersveiligheid zijn er issues. Zo zijn er relatief veel directe op- en afritten op de N65 en rijden landbouwverkeer en autoverkeer op dezelfde weg. Ook zijn veel fietsers aanwezig, die op plaatsen zonder verkeerslichten de N65 gelijkvloers over moeten steken.

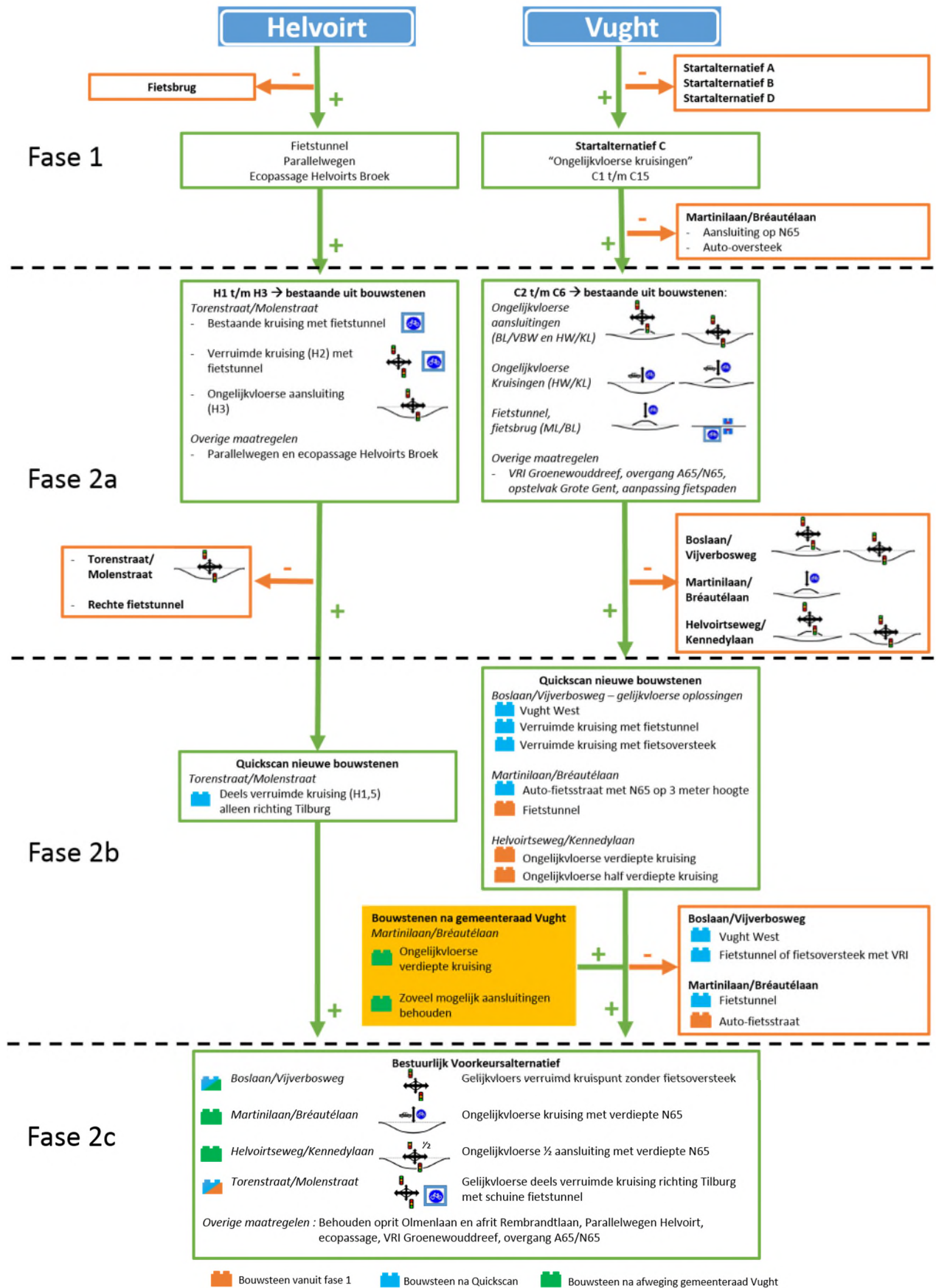


Op basis van de aanwezige problematiek is een viertal doelstellingen voor de Verkenning N65 bepaald. Hierbij is het van belang dat ten aanzien van geluid er vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP) mogelijk schermen langs de N65 worden gerealiseerd. Dit is een autonoom programma dat buiten deze Verkenning om loopt. Wel is in de diverse alternatieven rekening gehouden met de mogelijke locaties en hoogte van deze schermen.



De Verkenning heeft betrekking op het deel van de N65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot de Kreitestraat in Helvoirt. Binnen dit gebied vallen de oplossingen die aan of nabij de N65 voorzien zijn. De grootste aanpassingen vinden plaats aan of nabij de vier kruispunten met verkeerslichten die in dit gebied liggen, zie de figuur hierboven. De alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de toekomstige situatie indien de maatregelen uit de verkenning niet uitgevoerd worden.

Op de volgende pagina zijn de vier fasen met de daarin beschouwde alternatieven en bouwstenen weergegeven. In de volgende hoofdstukken is telkens één fase nader beschreven.



## Fase 1 Van Startalternatieven naar ongelijkvloerse oplossingen

Het maken van plannen voor de N65 heeft een lange voorgeschiedenis. Deze is beschreven in de startbeslissing. In de aanloop naar deze startbeslissing van mei 2013 is een aantal alternatieven bekeken en globaal getoetst aan probleemoplossend vermogen, maakbaarheid en financiële randvoorwaarden. Dit heeft geleid tot de volgende keuzes zoals opgenomen in de gezamenlijk ondertekende startbeslissing:

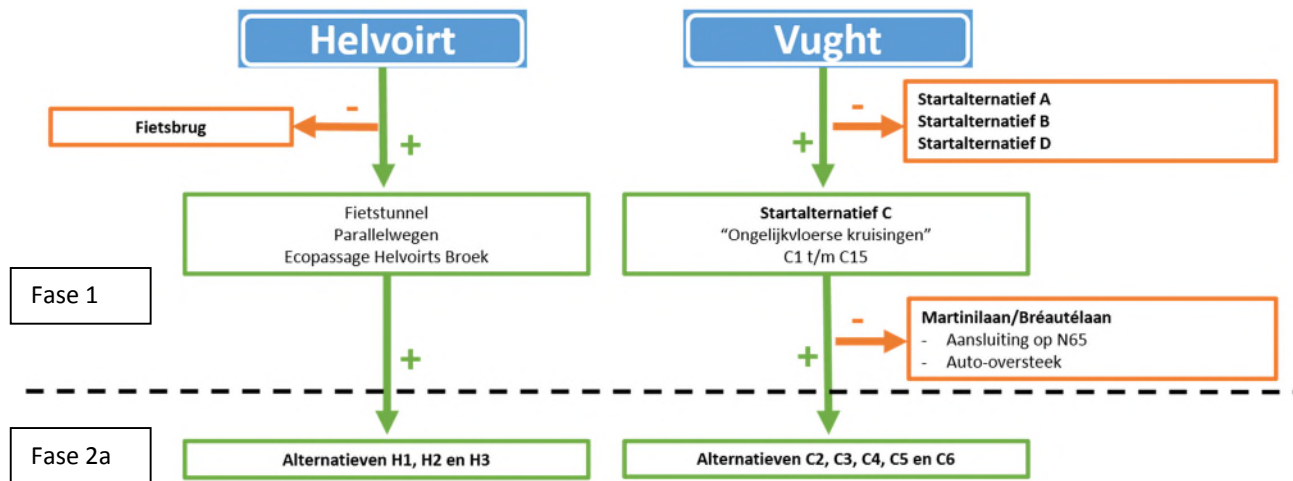
- Geen nieuwe rondweg om Vught-zuid (van de N65 naar de A2)
- Geen tunnel of geheel verdiepte ligging N65 in de bebouwde kom van Vught, N65 niet op palen.
- N65 blijft op het huidige tracé met 2x2 rijstroken met rijsnelheid 70 km/uur (in Vught) en 80 km/uur.

In een verkenning wordt het onderzoek uitgewerkt van grof naar fijn, in een proces van trechtering om bij de afronding van de verkenning tot een voorkeursbeslissing met een voorkeursalternatief te komen. In de Startbeslissing zijn voor Vught vier startalternatieven benoemd die in de eerste fase van de verkenning onderzocht zijn: nulplus, ontvlechting, ongelijkvloerse kruisingen en verdiepte ligging. Deze startalternatieven zijn op de relevante thema's onderzocht. Hieruit is in fase 1 voor Vught startalternatief C 'Ongelijkvloerse kruisingen' het meest kansrijk bevonden voor het bereiken van de projectdoelstellingen. De overige alternatieven hadden te weinig oplossend vermogen.

Het startalternatief 'Ongelijkvloerse kruisingen' gaat om de aanpassing van de gelijkvloerse kruisingen met VRI bij de Boslaan/Vijverbosweg, Martinilaan/De Bréautélaan en Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan in Vught.

Vervolgens is dit startalternatief uitgewerkt in diverse bouwstenen. Hierbij is per kruising gevarieerd met de diepteligging van de N65 (geheel of half verdiept) en of er een aansluiting (met op- en afrit) of een kruising met het onderliggend wegennet is. Op basis van onderzoek en afweging zijn hieruit vijf alternatieven geselecteerd: C2 tot en met C6. Uitgangspunt hierbij was dat bij de kruising Boslaan/Vijverbosweg altijd een aansluiting van de N65 op het onderliggend wegennet moet blijven vanwege de hierop gebaseerde inrichting van de Vughtse wegenstructuur. Voor de overige kruisingen maakten diverse bouwstenen onderdeel uit van de overgebleven alternatieven. Bij de Martinilaan/De Bréautélaan bleef op basis van het in die fase uitgevoerde verkeersonderzoek alleen voor langzaam verkeer de mogelijkheid om de N65 (ongelijkvloers) over te steken. Auto's konden hier niet meer oversteken en de N65 op en af rijden.

Voor Helvoirt zijn diverse bouwstenen (toen nog maatregelen genoemd) geselecteerd. Dit betreft diverse opties voor optimalisatie van het kruispunt Torenstraat/Molenstraat (van niets doen tot een ongelijkvloerse aansluiting). Hierbij is het uitgangspunt gehanteerd dat langzaam verkeer de N65 hier altijd ongelijkvloers kan oversteken. Een fietsbrug viel af vanwege ruimtelijke impact die lange, voor fietsers noodzakelijke comfortabele hellingbanen, in de omgeving zouden hebben. Naast deze grotere bouwstenen en alternatieven zijn ook maatregelen, zoals een ecopassage, nieuwe fietsverbindingen en parallelwegen in alle alternatieven opgenomen.



De volgende bouwstenen zijn vanuit fase 1 meegenomen naar de volgende fase, vanwege hun positieve scores op de doelstellingen. In Helvoirt zijn twee extra alternatieven toegevoegd, om in combinatie met de te onderzoeken alternatieven in Vught een integrale afweging mogelijk te maken. In de Notitie Kansrijke Alternatieven van november 2014 is de inhoud en het proces van de eerste fase toegelicht.

| Kruisingen                        | Bouwstenen                                                                                                |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Boslaan/Vijverbosweg</i>       | Ongelijkvloerse aansluiting met N65 verdiept of half verdiept                                             |
| <i>Martinilaan/De Bréautélaan</i> | Fietstunnel of fietsbrug, bestaande kruising vervalt                                                      |
| <i>Helvoirtseweg/Kennedylaan</i>  | Ongelijkvloerse aansluiting of kruising met N65 verdiept of half verdiept                                 |
| <i>Torenstraat/Molenstraat</i>    | Gelijkvloerse kruising met fietstunnel, verruimde kruising met fietstunnel of ongelijkvloerse aansluiting |

De overige maatregelen die deel uitmaken van de Verkenning N65 zijn: ecopassage Helvoirts Broek, parallelwegen Helvoirt, VRI Groenewouddreef en de aanpassing van de overgang autosnelweg-autoweg bij knooppunt Vught. Deze maatregelen zijn onderdeel van alle fasen en alle alternatieven geweest en gebleven

In juli 2014 is in het project PHS Meteren – Boxtel de bestuurlijke keuze gemaakt om in het ontwerp-Tracébesluit uit te gaan van een gedeeltelijke verdiepte ligging van het spoor in Vught. Deze keuze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst PHS: Vught uit mei 2015. Deze keuze betekent dat ter hoogte van de kruising van het spoor met de N65 het spoor verdiept wordt en de N65 naar 'maaienveld' gaat. Die omkering is onderdeel van het project PHS. De afstemming tussen beide projecten wordt geborgd door samenwerking op niveau van de projecten en op bestuurlijk niveau.

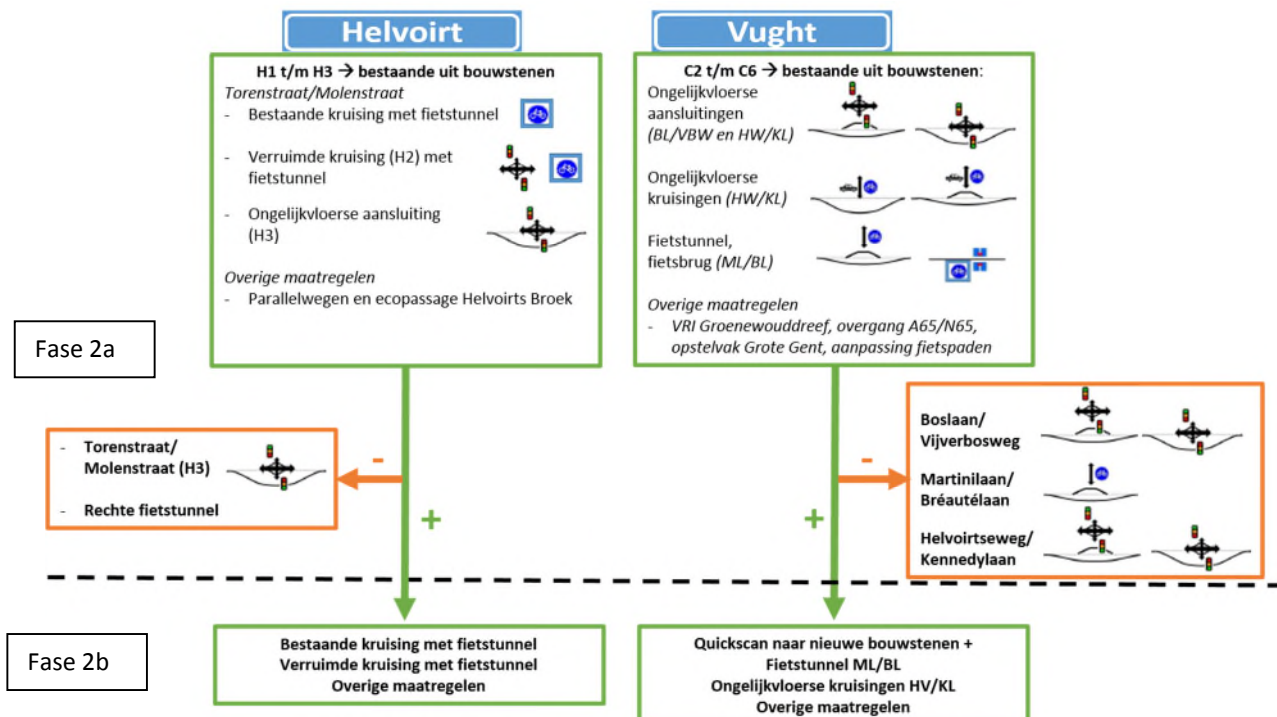
## Fase 2a Uitwerking ongelijkvloerse oplossingen

In november 2014 ging de tweede fase van de verkenning van start. In fase 2a zijn de alternatieven in Vught en Helvoirt nader uitgewerkt en onderzocht op verkeers- en milieueffecten. In juni 2015 was deze analyse afgerond. Hoewel de bouwstenen en alternatieven goed scoorden op de doelstellingen bleek dat de alternatieven grote impact op de omgeving hadden. Met name bij de ongelijkvloerse oplossingen moesten veel woningen en bedrijven gesloopt worden. Ook waren de kosten te hoog om met de verschillende bouwstenen een kansrijke oplossing binnen budget te realiseren. Zodoende vielen de ongelijkvloerse aansluitingen zowel in Vught als Helvoirt af. Bij de Martinilaan/De Bréautélaan viel de fietsbrug af door de negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit. In Helvoirt viel om redenen van de verkeersveiligheid en fietscomfort de rechte fietstunnel ten opzichte van de schuine variant af.

Het onderzoek naar de bouwstenen in fase 2a is gerapporteerd in de Alternatievennota met bijbehorende bijlagen. De combinatie van bouwstenen uit fase 2a leidde zodoende niet tot een kansrijk alternatief. De Stuurgroep besloot vervolgens in juli 2015 tot het starten van een quickscan naar nieuwe kansrijke bouwstenen. De verkenning kreeg daarmee een fase 2b. De volgende bouwstenen zijn vanuit fase 2a meegenomen naar de volgende fase 2b, vanwege de positieve score op de doelen en kosten.

| Kruisingen                 | Bouwstenen                                                  |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Boslaan/Vijverbosweg       | -                                                           |
| Martinilaan/De Bréautélaan | Fietstunnel                                                 |
| Helvoirtseweg/Kennedylaan  | Ongelijkvloerse kruising met N65 verdiept of half verdiept  |
| Torenstraat/Molenstraat    | Gelijkvloers (eventueel verruimd) kruispunt met fietstunnel |

In de onderstaande figuur geeft een overzicht van de bouwstenen uit fase 2a en de nieuwe bouwstenen uit de quickscan. Deze vormen gezamenlijk de start van fase 2b.



## Fase 2b Kansrijke combinaties van oude en nieuwe bouwstenen

De opgave voor de quickscan was komen tot een realistisch alternatief voor de gehele traject van de verkenning dat binnen budget past, bijdraagt aan de doelen en probleemoplossend vermogen heeft. In de quickscan zijn hiertoe een aantal nieuwe bouwstenen op hoofdlijnen bekeken en op basis daarvan al dan niet meegenomen in het onderzoek van fase 2b. Vervolgens zijn in de quickscan diverse nieuwe bouwstenen onderzocht. Op basis van de nieuwe bouwstenen uit de quickscan en de overgebleven bouwstenen uit fase 2a zijn enkele nieuwe kansrijke alternatieven geformeerd.

De diverse bouwstenen en combinaties zijn op dezelfde wijze onderzocht als in fase 2a. De bouwstenen zijn ook afzonderlijk per kruispunt beoordeeld op de doelstellingen van de verkenning. Vervolgens zijn de resultaten gepresenteerd op een informatieavond en in de gemeenteraden van Vught en Haaren. Uit deze consultatie bleek dat voor een nieuw kruispunt ten westen van Vught (Vught West) weinig draagvlak was, onder meer vanwege de impact op de daar aanwezige natuur en landschappelijke waarden. Bij de Martinilaan/De Bréautélaan ontbrak draagvlak voor de onderzochte bouwstenen (auto-fietsstraat en fietstunnel), omdat deze de ruimtelijke kwaliteit (laanstructuur) te veel aantastten.

De gemeenteraad van Vught heeft op basis hiervan op 2 december 2015 een motie aangenomen met de oproep om zoveel mogelijk uit te gaan van verdiepte ligging in Vught, daarbij te denken aan een volledig verdiepte aansluiting bij de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan, een ongelijkvloerse kruising met een verdiepte N65 bij de Martinilaan/De Bréautélaan en overgebleven budget in te zetten voor het zolang mogelijk verdiept aanleggen van het traject tussen de kruispunten.

In de Stuurgroep van december 2015 is op basis van de resultaten van de quickscan, de publieke consultatie en de politiek een voorlopig bestuurlijk Voorkeursalternatief samengesteld. Het Voorkeursalternatief is een combinatie van nieuwe en oude bouwstenen. Om dit mogelijk te maken is ook extra budget toegezegd, waardoor het budget van de Verkenning N65 106 miljoen bedraagt.

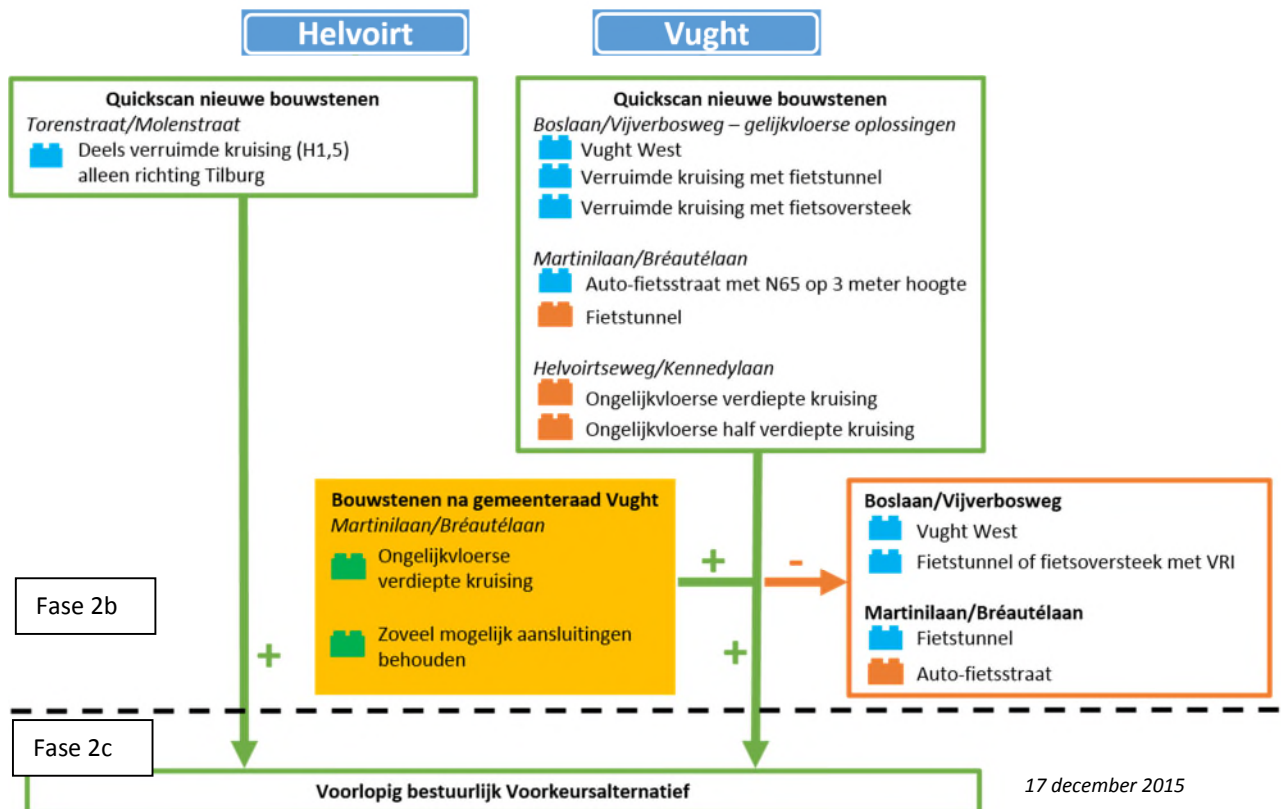
Op basis van de uitgevoerde onderzoeken naar mogelijke oplossingen voor de N65 hebben de bestuurders gekozen voor een oplossing die goed is voor de leefbaarheid in Haaren en Vught en de veiligheid en doorstroming op de N65 bevordert.

In Haaren is de keuze gemaakt om de kruising Torenstraat/Molenstraat uit te breiden met een extra opstelstrook op de N65 richting Tilburg, een schuine fietstunnel, een ecopassage bij het Helvoirts Broek en de aanleg van parallelwegen. De Stuurgroep heeft vastgesteld dat het noodzakelijk is op alle kruispunten in Vught maatregelen te nemen, ook bij het kruispunt van de N65 met de Boslaan/Vijverbosweg.

In Vught is gekozen voor een verruimde gelijkvloerse kruising bij de Boslaan/Vijverbosweg met extra opstelstroken op de N65, de Boslaan en de Vijverbosweg. Bij dit kruispunt komt geen fietstunnel; met het oog op de verkeersveiligheid vervalt de mogelijkheid voor fietsers om over te steken. Fietsers worden omgeleid naar de kruising Martinilaan/De Bréautélaan. Daar wordt de N65 verdiept met de mogelijkheid voor auto's en fietsers om de N65 hier ongelijkvloers over te steken.

Voor het aanpassen van het kruispunt van de N65 met de Helvoirtseweg/Kennedylaan is in december 2015 nog geen definitieve keuze gemaakt. Een volledige verdiepte aansluiting heeft een te grote ruimtelijke impact op vastgoed met name vanwege de op- en afrit aan de oostzijde (dus van en naar de richting 's-Hertogenbosch). Dat bleek uit het onderzoek in fase 2a en was een belangrijke reden om de volledige verdiepte aansluiting te laten afvallen. Zodoende heeft de stuurgroep besloten onderzoek te doen naar een ongelijkvloerse halve aansluiting (aan de westzijde van en naar Tilburg) en het eventueel openhouden van de oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan. Voor deze bouwstenen is daarom in december nog geen definitieve keuze gemaakt.

De uitkomsten van het onderzoek in fase 2b zijn beschreven in de rapportage 'Notitie Resultaten uitwerking quickscan' met bijbehorende bijlagen.

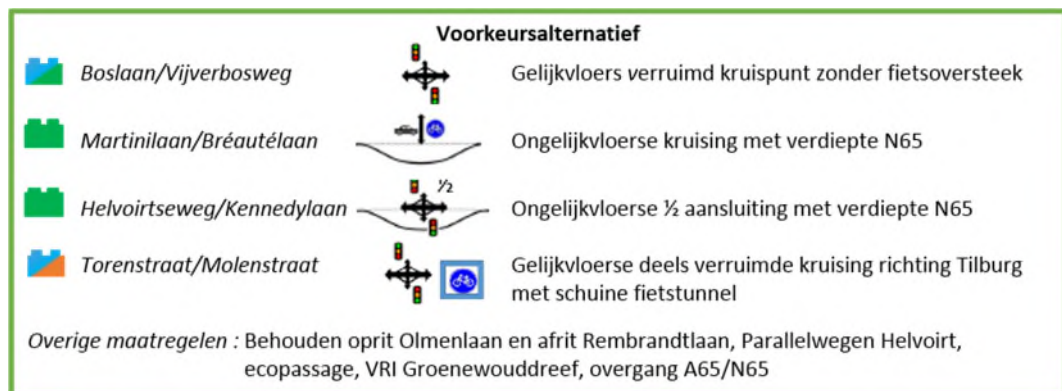


De volgende bouwstenen zijn vanuit fase 2b als onderdeel van het voorlopig bestuurlijk voorkeursalternatief meegenomen naar de volgende fase (2c):

| Kruisingen                 | Bouwstenen                                                   |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Boslaan/Vijverbosweg       | Gelijkvloers geoptimaliseerd kruispunt zonder fietsoversteek |
| Martinilaan/De Bréautélaan | Ongelijkvloerse verdiepte kruising                           |
| Helvoirtseweg/Kennedylaan  | Zoveel mogelijk aansluitingen behouden                       |
| Torenstraat/Molenstraat    | Gelijkvloers deels geoptimaliseerd kruispunt met fietstunnel |

## Fase 2c Naar een Voorkeursalternatief

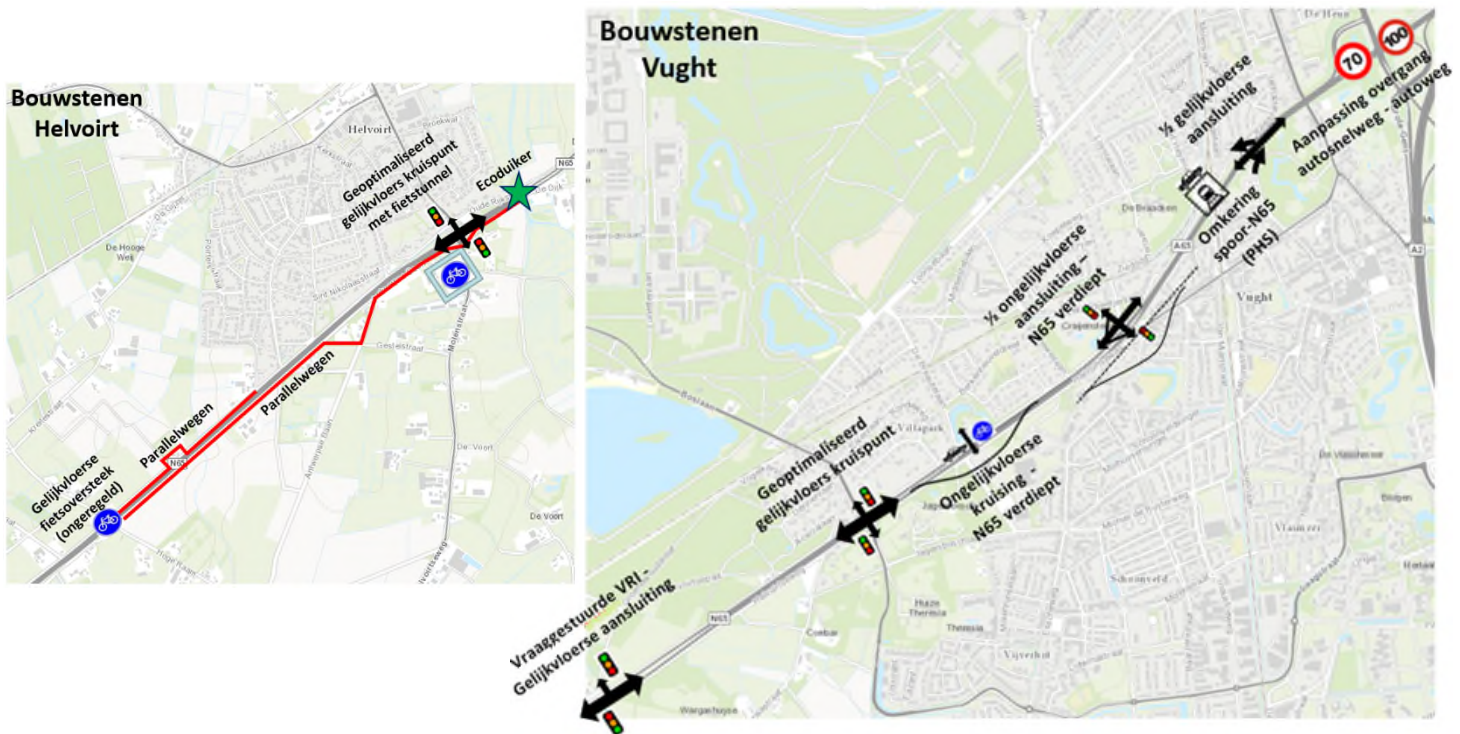
In deze fase zijn de nieuwe bouwstenen van het voorlopig Voorkeursalternatief nog nader uitgewerkt en op ruimtelijke, verkeers- en milieueffecten onderzocht en beoordeeld. Dit geldt ook voor het maken van een detailontwerp voor de geoptimaliseerde kruising van de N65 met de Torenstraat/Molenstraat (met een extra opstelstrook richting Tilburg), de verdiepte kruising van de N65 bij de Martinilaan/De Bréautélaan en voor de nog openstaande onderzoeksvragen over een halve aansluiting bij de Helvoirtseweg/Kennedylaan in combinatie met het openhouden van de Olmenlaan/Rembrandtlaan. Op basis van de positieve verkeerskundige en milieukundige beoordeling en het passen binnen budget heeft de Stuurgroep in maart 2016 besloten dat deze bouwstenen onderdeel zijn van het Voorkeursalternatief.



 Bouwsteen vanuit fase 1    
  Bouwsteen na Quickscan    
  Bouwsteen na afweging gemeenteraad Vught

## Het Voorkeursalternatief

Het Voorkeursalternatief is in de volgende figuren weergegeven.



Het Voorkeursalternatief scoort ten opzichte van de referentiesituatie zeer positief op de doelstellingen. De barrièrewerking vermindert en de oversteekbaarheid verbetert significant door de twee ongelijkvloerse oplossingen bij de Martinilaan/De Bréautélaan en de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan. Daarnaast zorgt de optimalisatie van de kruispunten Boslaan/Vijverbosweg en Torenstraat/Molenstraat ook voor veel lagere wachttijden en kortere wachtrijen op de diverse wegen.

Het voorkeursalternatief, inclusief de verdiepte halve aansluiting bij Helvoirtseweg/Kennedylaan, zorgt in combinatie met het openhouden en verkeersveilig aanpassen van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan voor een evenwichtige verdeling van het verkeer op de N65 en het lokale wegennet.

De detailuitwerking en verkeersveilige aanpassing van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan wordt onderdeel van de planuitwerking voor het (ontwerp)Tracébesluit van PHS Meteren – Boxtel.

De fiets- en voetgangerstunnel onder de kruising van de N65 met de Torenstraat/Molenstraat zorgt enerzijds voor een betere oversteekbaarheid en verminderde barrièrewerking en anderzijds voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid wordt verder verbeterd door het weghalen van diverse directe aansluitingen op de N65, de aanleg van parallelwegen bij Helvoirt en een klein stukje parallelweg bij Restaurant in 't Groene Woud in Vught. In de

bebouwde kom van Vught zijn er in het Voorkeursalternatief geen onveilige (erf)aansluitingen, erftoegangswegen of doorsteken meer bij de N65.

Er zijn ook andere neveneffecten van de bouwstenen. De verkeersstromen veranderen en de oversteek voor fietsers en voetgangers bij de Boslaan/Vijverbosweg vervalt. Lokaal leidt dit tot een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie. Dit betreft bijvoorbeeld het vervallen van een langzaam verkeerverbinding bij de Boslaan/Vijverbosweg. Dit verkeer kan echter gebruik maken van de nieuwe ongelijkvloerse oversteek bij de Martinilaan/De Bréautélaan. Ook worden diverse wegen heringericht. Dit wordt in de vervolgfase nader vormgegeven.

Door het voorkeursalternatief vermindert over het geheel genomen de geluidbelasting. Op sommige plaatsen is sprake van een lichte toename van de geluidbelasting met 1-2 dB, zeer lokaal tot maximaal 3dB. Dit zijn aandachtspunten voor de vervolgfase waarbij er diverse mogelijkheden zijn om deze aandachtspunten op te lossen.

De ruimtelijke kwaliteit verbetert door het voorkeursalternatief. De ongelijkvloerse verdiepte oplossingen bieden een kans de lokale kruisende laanstructuren te versterken. Door toepassing van het nieuwe wegprofiel ontstaat de mogelijkheid om de laanstructuur van de N65 te versterken door hier een bij Vught passend continue wegbeeld te realiseren. Het profiel biedt herstel mogelijkheden voor de laanstructuur van de N65 die in Vught in de huidige situatie reeds grotendeels verloren is gegaan. Daarnaast blijven de belangrijkste zichtrelaties bestaan, of worden deze versterkt door de ongelijkvloerse oplossingen. Er zijn wel enkele plaatsen waar de ruimtelijke kwaliteit een aandachtspunt voor de vervolgfase is. Dit geldt bijvoorbeeld bij landgoed Craijenstein waar door de aanpassingen bij de kruising Helvoirtseweg/Kennedylaan er sprake is van aantasting van de specifieke kenmerken van deze locatie.

| Aspecten                                             | Beeoordeling |
|------------------------------------------------------|--------------|
| Barrièrewerking & oversteekbaarheid autoverkeer      | ++           |
| Barrièrewerking & oversteekbaarheid langzaam verkeer | ++           |
| Verkeersveiligheid                                   | ++           |
| Geluid                                               | +            |
| Luchtkwaliteit                                       | 0            |
| Ruimtelijke kwaliteit                                | +            |

Samenvattend leidt het voorkeuralternatief tot een substantiële verbetering van de leefbaarheid en scoort het daarmee zeer goed op de doelstelling van de verkenning. Het voorkeuralternatief scoort goed op de onderdelen barrièrewerking, oversteekbaarheid voor auto- en langzaam verkeer, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. De verbetering van de doorstroming is een bijkomend positief effect.

De Notitie Voorkeursalternatief N65 Vught Haaren met bijlagen beschrijft het voorkeursalternatief, de ontwerpen bij de kruispunten, de overige maatregelen en de effecten in meer detail.

Na de voorkeursbeslissing zal het voorkeursalternatief in de planfase worden vastgelegd in twee bestemmingsplannen; één in de gemeente Vught en één in de gemeente Haaren.

De huidige planning is dat de realisatiewerkzaamheden in 2021 kunnen starten en eind 2023 kunnen worden afgerond.

## Participatie

In de Verkenning N65 is de omgeving op diverse manieren betrokken. Zo zijn informatieavonden en inloopbijeenkomsten gehouden, zijn gedurende het gehele proces regelmatig keukentafelgesprekken gevoerd met direct belanghebbenden en hebben klankbordbijeenkomsten plaatsgevonden. Daarbij is via diverse websites gedurende de verschillende projectfasen informatie gedeeld. Ook de gemeenteraden van Vught en Haaren en Provinciale Staten zijn diverse keren bijgepraat over het project. De stuurgroep heeft de omgeving via pers- en mailberichten geïnformeerd over de voortgang en tussentijdse besluiten.

Een doel van de participatie rondom de Verkenning was het zo goed mogelijk informeren van belanghebbenden en belangstellenden over de voortgang van het project. Ook zijn er door de omgeving op diverse momenten ideeën of bouwstenen aangedragen. De bouwstenen Vught - West en het behouden van een oversteekmogelijkheid voor autoverkeer bij de Martinilaan/De Bréautélaan zijn hieruit naar voren gekomen.

### Informatieavonden

Na de Startbeslissing in mei 2013 is er voor gekozen om een tweetal informatieavonden (november 2013) te houden om geïnteresseerde aanwezigen bij te praten over de startbeslissing en het proces (planning) van de Verkenning N65. Dit was het begin van fase 1, met als doel de omgeving te benutten om te komen tot inhoudelijke verrijking, betere oplossingen en een gedragen bestuurlijke keuze van dit project.

In november 2014 zijn er twee informatieavonden (Vught en Haaren) gehouden bij de afronding van fase 1. Het doel was om geïnteresseerde aanwezigen bij te praten over de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA) en het verdere proces (planning) van de verkenning N65.

In april 2015 is een tweetal inloopbijeenkomsten (Vught en Haaren) georganiseerd voor direct betrokkenen met als doel hun te informeren over de mogelijk grote impact van (sommige) alternatieven en varianten op hun directe leefomgeving. In juni zijn twee avonden in Vught gehouden om direct betrokkenen te informeren en in juli is een algemene informatieavond gehouden voor zowel Vught als Haaren.

In oktober 2015 is er een inloopavond gehouden over alle nieuwe bouwstenen in Vught in de fase van de quickscan. Het doel was meedenkkracht te ontwikkelen onder de belangstellende en betrokken bewoners ten behoeve van de quickscan.

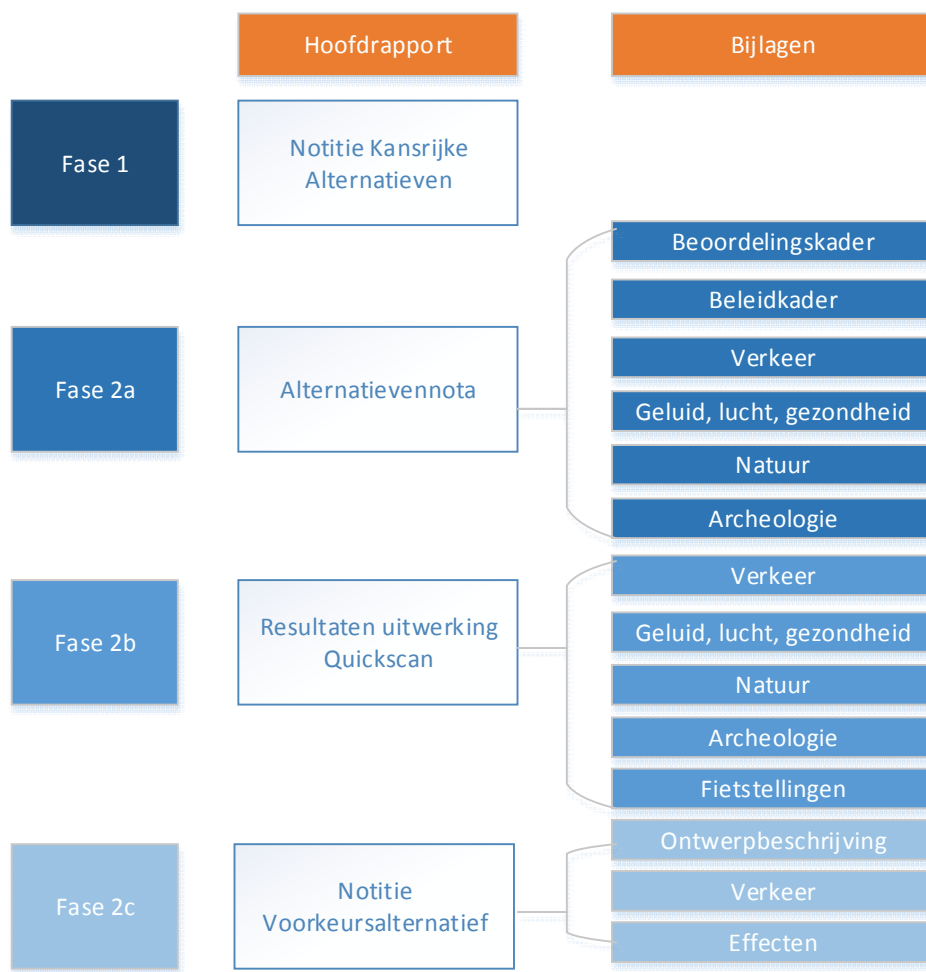
In november 2015 is er een gezamenlijke informatiebijeenkomst gehouden om de uitkomsten van de quickscan te presenteren. Begin 2016 zijn direct betrokkenen in de vorm van keukentafelgesprekken geïnformeerd over het voorlopige bestuurlijk voorkeursalternatief van december 2015. Tot slot zijn in mei 2016 twee inloopbijeenkomsten (Vught en Haaren) georganiseerd om het Voorkeursalternatief te presenteren.

### Bijpraatsessies

Voor omwonenden en belangengroeperingen die zich aangemeld hadden, is een aantal sessies georganiseerd voorafgaand aan de informatieavonden om hen bij te praten over de laatste stand van zaken met betrekking tot de verkenning.

## Informatieoverzicht per fase

Gedurende de MIRT-Verkenning N65 zijn in de vier fasen diverse rapportages en onderzoeken gemaakt. Het overzicht is hieronder weergegeven. Op de website zijn deze rapportages beschikbaar. Daarnaast zijn ook de visualisaties van de bouwstenen uit fase 2b en fase 2c via een viewer te raadplegen.



---

## Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

---

## Contactgegevens

Beneluxweg 125  
4904 SJ OOSTERHOUT  
Postbus 40  
4900 AA OOSTERHOUT

**[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)**

### Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden  
verveelvoudigd en/of openbaar worden  
gemaakt door middel van druk, fotokopie,  
elektronisch of op welke wijze dan ook,  
zonder schriftelijke toestemming van de  
auteurs.