

datum 29 november 2023
projectnummer 0485214.100
betreft Advies stuurgroep

Op 21 december 2022 zijn de bestemmingsplannen voor de reconstructie van de N65 vernietigd door de Raad van State vanwege stikstof en enkele andere gronden. Daarnaast is door de initiërende partijen geconstateerd dat het voornemen duurder is dan het budget. Op 30 januari 2023 heeft de Stuurgroep N65 besloten tot het instellen van een Taskforce als tussenstap voor verdere besluitvorming. Op 2 maart 2023 is de 'opdrachtformulering Task Force Vervolg N65' opgesteld met de opgave voor een haalbaarheidsstudie. De opdracht: "onderzoek de haalbaarheid van een vervolg op de plannen voor reconstructie van de N65 en adviseer hierover aan de Stuurgroep N65." Antea Group heeft voor en samen met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de haalbaarheid van de vervolgprocedure geïnventariseerd¹.

Essentie van het advies

De opgave is complex. Er is nu geen zekerheid over het kunnen verkrijgen van een vergunning Wet Natuurbescherming (Natura 2000)². Daarnaast is er uitgaande van een prijsindexatie (prijsspeil en kostenraming 2023) een tekort van circa € 50 mln (€ 80 mln zonder indexatie). Het VKA+ blijft wel de logische basis voor nadere uitwerking vormen. Met Value Engineering zijn mogelijke besparingen in beeld gebracht tot tientallen miljoenen euro's. Zonder reconstructie zijn er geen reële maatregelen die wezenlijk invulling geven aan de doelen voor de N65.

Er resteert hiermee een aantal **opties voor het vervolg**:

1. **Realiseer later het VKA+.** Zet het project op pauze tot het moment dat er zicht is op het oplossen van de stikstofproblematiek. Start dan een nieuwe planprocedure. Pas het budget hiervoor op het VKA+ aan en blijf deze indexeren. In deze optie is uitgegaan van politiek en maatschappelijk draagvlak.
2. **Realiseer later een aangepaste scope (versoerd VKA+) passend bij het budget.** Zet het project op pauze tot het moment dat er zicht is op het oplossen van de stikstofproblematiek. Bepaal gezamenlijk de aangepaste scope. Start dan een nieuwe planprocedure. Deze versoerde scope moet kunnen rekenen op voldoende draagvlak daar de kwaliteit in veel opzichten minder wordt.
3. **Stop het project.** Beschouw stikstof als een showstopper waarvoor de komende jaren geen perspectief is. Het budget is ontoereikend en de budgetreservering vervalt. Ontbindt de bestuursovereenkomst. Stel een intentieverklaring voor een latere/alternatieve aanpak op, omdat een aanpak van de N65 nodig is voor de leefbaarheid in Vught en om invulling te geven aan motie Aptroot/Koopmans (2010-2011, 32 500 A nr. 95).

In alle voorgaande opties is het nodig om een proces vast te leggen om separaat besluiten te nemen over onder andere: bermbeveiliging, iVRI's, roodlicht cameras's, kleinschalige verkeersmaatregelen, beheer en onderhoud, geluidssanering, snelfietsroutes en ecopassages. Een stikstofoplossing kan immers jaren op zich laten wachten en vervolgens moet voor de ruimtelijke-planologische procedure rekening gehouden worden met een doorlooptijd van 3 tot 5 jaar. Bij optie 1 en 2 betreft het afspraken over tijdelijke maatregelen tot aan de reconstructie. In optie 3 betreft dit het tot stand komen van een alternatief pakket aan maatregelen. Draagvlak voor een dergelijk pakket en het lagere doelbereik dan het VKA+ zijn hierbij aandachtspunten.

¹ Rapport Haalbaarheid vervolg reconstructie N65, oktober 2023

² Uit de recente natuurdoelanalyses blijkt dat de natuur in Noord-Brabant verslechtert, met stikstof als een belangrijk knelpunt. Noord-Brabant heeft daarom haar vergunningverlening tijdelijk stilgezet. Stikstof is voor het ministerie van IenW de voornaamste reden geweest om ook de A58 Annabosch-Galder, A58 Tilburg-Breda, A2 Deil-Vught en A67 Leenderheide-Geldrop te pauzeren.

datum 29 november 2023
projectnummer 0485214.100
betreft Advies stuurgroep

Opbouw nota

Om de haalbaarheid van de reconstructie van de N65 te verkennen hebben we ons gericht op de belangrijkste knelpunten, namelijk stikstof en budget. Hoewel de uitspraak van de Raad van State geen directe aanleiding geeft om naar andere oplossingen te kijken dan naar VKA+ merken we op dat vanuit de omgeving ook andere oplossingen zijn aangedragen wat aangeeft dat het draagvlak onder druk staat. Om recht te doen aan de suggesties vanuit de omgeving is gekozen voor een proces met twee 'zeven'. In de eerste zeef zijn naast het VKA+ ook de oplossingsrichtingen uit de omgeving betrokken. In de tweede zeef is gezocht naar optimalisaties voor VKA+ met betrekking tot stikstof en budget en wordt een aantal overige vragen behandeld. Deze adviesnota volgt de gevolgde procedure met twee zeven. Tot slot is de impact van niets doen aan de N65 beschreven.

Afweging kansrijke oplossingen

Het VKA+ vormt de logische basis voor nadere uitwerking in zeef 2. Er is geen betere oplossing. De alternatieven 50 km/uur, knip, tunnel en zuidtangent 2x1 hebben niet de gewenste effecten op de leefomgeving en/of negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid. De zuidtangent 2x2 biedt ten opzichte van het VKA+ niet de oplossing voor stikstof of budgetspanning en kent daarnaast andere belemmeringen.

Essentie van de analyse in zeef 1 is of - op basis van nieuwe inzichten - andere oplossingen dan het VKA+ kansrijk zijn voor nadere uitwerking in een vervolgprocedure. Om kansrijk te zijn voor nadere uitwerking moet een alternatief:

- bijdragen aan de doelstelling voor de N65 (leefbaarheid en verkeersveiligheid), zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid,
- bijdragen aan (of niet wezenlijk nadelig zijn voor) het oplossen van de stikstof- of budgetproblematiek,
- geen onoplosbare belemmeringen kennen. Eventuele belemmeringen staan in verhouding tot de voordelen van dat alternatief.

Tabel 1 geeft beknopt de resultaten per alternatief. De door de omgeving ingebrachte oplossingsrichtingen zijn nader verkend en vergeleken met VKA+. Geen van de ingebrachte oplossingen blijkt voldoende haalbaar. Dit omdat ze onvoldoende scores op doelbereik en/of geen oplossing bieden voor stikstof of budget.

Tabel 1 Samenvatting effectbeoordeling zeef 1

	Doelbereik leefomgeving	Bereikbaarheid	Oplossing stikstof (bouw)	Oplossing stikstof (gebruik)	Oplossing budgetspanning	Overige belemmeringen
VKA+	<i>referentie</i>					
Zuidtangent (2x1)						
Zuidtangent (2x2)						
50 km/uur						
Knip N65						
Boortunnels						

De 50 km/uur oplossing, waarbij de N65 in Vught op maaiveld blijft en de snelheid teruggebracht wordt tot maximaal 50 km/uur geeft geen invulling aan de doelen voor de N65. Verlagen van de snelheid leidt niet tot relevant minder verkeer op de N65 (-2 tot +1 % verandering van verkeer buiten Vught, -3 tot -5 % binnen Vught). Het verkeer moet ook nog steeds afgewikkeld worden bij de verkeerslichten. De bestaande problematiek op gebied van leefbaarheid (o.a. geluid, barrièrewerking), veiligheid (o.a. oversteekbaarheid, rood licht negatie bij de VRI's) blijft bestaan. Een deel van het verkeer gaat een andere route door Vught kiezen (wat op diverse wegen zorgt voor een toename van verkeer). 50 km/uur op een regionale stroomweg is voor het Rijk en de provincie geen realistische oplossing.

Het knippen van de N65 (Parkweg 65, Bidboek SVV), waarbij de N65 bij knooppunt Vught en bij Berkel-Enschot wordt 'losgeknipt' uit het regionaal wegennet, verplaatst de aandachtspunten gerelateerd aan het verkeer op de N65 naar omliggende (onderliggende) wegen in Vught en Berkel-Enschot. 60% van het verkeer op de N65 heeft een herkomst en/of bestemming in de directe omgeving en moet een alternatieve weg via het onderliggend wegennet vinden. Het verplaatsen van het verkeer naar het onderliggend wegennet is onwenselijk, omdat deze wegen daarvoor nog minder geschikt zijn³. Voor bovenregionaal verkeer betekent deze oplossing omrijden, met veel verliestijd en extra files op deze wegen tot gevolg. Het losknippen van de N65 uit het regionale en nationale wegennet is voor het Rijk en de provincie geen acceptabele oplossing. Omdat voorgenoemde oplossingen geen relevante bijdragen hebben aan het doelbereik zijn eventuele voordelen met betrekking tot stikstof of budget niet relevant. Het zijn geen reële alternatieven voor een structurele oplossing.

³ Het alternatief Parkweg leidt t.o.v. het VKA+ o.a. tot +8.500 mvt/etm op de Loonsebaan en + 7.000 mvt/etm op de Glorieuxlaan in Vught, +25.000 mvt/etm op de Bosscheweg in Berkel Enschtot en +7.000 mvt/etmaal op de Dorpsstraat in Esch.

datum 29 november 2023
projectnummer 0485214.100
betreft Advies stuurgroep

Een *tunneloplossing*, met boortunnels in Vught en langs Helvoirt heeft zowel positieve en negatieve bijdragen op het behalen van de doelstellingen t.o.v het VKA+. De voordelen staan echter in geen verhouding tot het benodigde budget van deze oplossing van circa € 800 mln, waarvan circa € 330 mln voor alleen de tunnel in Vught en € 365 mln voor alleen de tunnel bij Helvoirt. In dit budget zijn ook o.a. de ecopassages, bermbeveiliging, viaduct Sparrendaalseweg en fietsvoorzieningen opgenomen. Met de besparingsopgave in het achterhoofd is verdere inzet op een tunnelalternatief hiermee niet reëel.

De afweging bij de *zuidtangent* - een nieuwe weg ten zuiden van Vught naar de A2 - is een typische voor nieuwe (rond)wegen. Een hoog doelbereik voor leefbaarheid binnen de bebouwde kom en op bereikbaarheid, maar met nieuwe aantasting van omgevingswaarden buiten de kern, waaronder in dit geval diverse landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en natuurwaarden. Voor het beoogde effect op de leefomgeving (in Vught) en acceptatie van de wegbeheerder is een 2x2-weg uitgangspunt. Een door de omgeving voorgestelde 2x1 oplossing heeft dermate te weinig capaciteit dat deze niet reëel is. De budgetopgave is hierbij (mits op maaiveld en indien dit niet vraagt om aanpassingen aan de A2) vergelijkbaar met het VKA+ en de stikstofopgave is vergelijkbaar. Dit alternatief biedt hiermee ten opzichte van het VKA+ niet de oplossing voor stikstof of budget die de stuurgroep vraagt en is hiermee niet reëel om verder te verkennen.

Uitwerking kansrijke oplossing

Uit de opdracht aan de Taskforce blijkt dat de bestaande variant van het VKA+ om verschillende redenen nog niet haalbaar is. Het betreft stikstofdepositie op Natura 2000-gebied tijdens de bouw- en gebruiksfase en de geraamde kosten die het beschikbare budget overstijgen. In zeef 2 is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het VKA+ toch te realiseren. Hiervoor zijn varianten op het VKA+ geformuleerd. Uit analyses met betrekking tot stikstof is (met enkele iteraties) een **VKA+ optimum** oplossing tot stand gekomen. De essentie hiervan is het beperken van de verkeersaantrekkende werking door het VKA+. Daarnaast zijn vanuit de kostenreductiegerichte Value Engineering oplossingen bedacht voor versoering van het VKA+:

- **Pakket 'conform wettelijke eisen'**. Het VKA+ blijft functioneel in stand, maar wordt sober uitgevoerd (o.a. rechte tunnelbakwanden, rankere viaducten, sobere inpassing met minder groen, eenvoudiger fietsvoorzieningen en minder eco-voorzieningen).
- **Pakket 'ontvlechten in Vught'**, waarbij o.a. de halve en kwart aansluitingen Helvoirtseweg, Olmenlaan en Rembrandtlaan vervallen. Het viaduct Martinilaan wordt alleen voor fietsers en het viaduct Groenewoud vervalt.
- **Pakket 'Helvoirt anders'**, waarbij de N65 bij Helvoirt een gelijkvloerse kruising houdt. Er wordt voorzien in een fietstunnel en extra opstelstroken. De fietsmaatregelen worden sober uitgevoerd.

Voor stikstofeffecten door verkeer in de bouwfase is geen oplossing gevonden. Een oplossing met 2x1 rijstroken op de N65 in Vught in de bouwfase leidt tot verminderde doorstroming en daarmee andere verkeersstromen. Een oplossing met 2x2 tijdelijke rijstroken is niet inpasbaar.

Stikstof

Er is op dit moment geen zekerheid over het kunnen verkrijgen van een vergunning Wet Natuurbescherming (stikstof) voor een reconstructie van de N65.

In het kader van de verkenning naar de haalbaarheid van een vervolg voor reconstructie van de N65 heeft een brede verkenning plaatsgevonden naar mogelijkheden om stikstofdepositie op Natura 2000-gebied te beperken en vergunbaar te krijgen. Met alle optimalisaties die doorgerekend zijn (o.a. snelheidsbeperking 70 km/uur op de N65 buiten de bebouwde kom en extern salderen met drie boerderijen) zijn er nog steeds projectbijdragen (stikstofdepositie) op een aantal Natura 2000-gebieden (zie tabel 2 en 3).

Tabel 2 overzicht stikstofdepositie VKA+ bouwfase (mol/ha/jaar)

	Bouw	Verkeer bouwphase	Totale bouwphase	Totale bouwphase + extern salderen
Hoogste bijdrage (Loonse Duinen)	0,13	2,50 *	2,51 *	2,32 *
Hoogste bijdrage (Bossche Broek)	0,22	2,22 *	2,26 *	2,19 *
Aantal gebieden met bijdrage	7	9	9	7

* ook lokaal afnames stikstofdepositie in N2000-gebied. Dit mag onderling niet gesaldeerd worden.

In tabel 2 is duidelijk dat met name het verkeer dat in de bouwphase anders rijdt leidt tot depositie-effecten. Daarnaast leidt de bouw zelf tot enige depositie.

Tabel 3 toont de depositie in de gebruiksfase in verschillende scenario's. Omdat in het voortraject al stikstofruimte is aangekocht bij saldogevers, is ook het effect hiervan inzichtelijke gemaakt.

Tabel 3 overzicht stikstofdepositie gebruiksfase (mol/ha/jaar)

	VKA+	VKA+ geoptimaliseerd	VKA+ geoptimaliseerd + extern salderen	VKA+ geoptimaliseerd + VE-pakket 2**
Hoogste bijdrage (Loonse Duinen)	9,52	1,28 *	0,96 *	6,44 * / **
Hoogste bijdrage (Bossche Broek)	8,15	1,46 *	1,38 *	2,42 *
Aantal gebieden met bijdrage	10	8	5	8

* ook lokaal afnames stikstofdepositie in N2000-gebied. Dit mag onderling niet gesaldeerd worden.

** de toename t.o.v. het VKA+ geoptimaliseerd komt doordat de knip bij de Leemkuilen niet in deze variant is meegenomen. Met deze knip is aannemelijk dat deze hoogste bijdrage fors daalt (vergelijkbaar met VKA+ geoptimaliseerd).

Met het op stikstof geoptimaliseerde VKA+ worden de maximale emissies op Natura 2000-gebied sterk gereduceerd. Met salderen kan de depositiebijdrage verder worden teruggebracht. Het VKA+ met VE-pakket 2

leidt tot verschuivingen van verkeer en daarmee van depositie-effecten. Het VE-pakket 2 draagt hiermee niet bij aan het behalen van de stikstofdepositiedoelen.

Op basis van voorgaande blijkt dat met het geoptimaliseerde VKA+ de stikstofemissie in de gebruiksfase met snelheidsmaatregelen gereduceerd wordt. Echter, voor zowel de bouw- als gebruiksfase is er – ook met de reeds aangekochte stikstofruimte - geen scenario dat 0,00 mol depositiebijdrage heeft. Op 5 tot 10 Natura 2000-gebieden zijn er depositiebijdragen. Nabij de N65 en andere wegen met een verandering van verkeer kunnen deze oplopen tot (na optimalisatie) meer dan 2 mol op enkele hexagonen.

Oplossingsrichting voor VKA+ geoptimaliseerd

Om de bijdragen van het geoptimaliseerde VKA+ (in de gebruiksfase) op te lossen is extra extern salderen de eerste (en enige reële) vervolgstap (aanvullend op de reeds doorerekende maatregelen). Met deze extra externe saldering dient de projectbijdrage zo veel mogelijk richting 0,00 mol/ha/jr te worden gebracht. Dit is in ieder geval nodig voor het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche broek. Dit gebied is aangewezen voor een habitatype (zwakgebufferde vennen) dat moeilijk ecologisch te beoordelen is met een hogere bijdrage en ook niet te compenseren is. Deze extra externe saldering zal ook gunstig zijn voor de hexagonen met een hogere projectbijdrage in het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. Voor gebruik van extern salderen is noodzakelijk of aan het additionaliteitsvereiste kan worden voldaan.

Aanvullend kan voor bijdragen op korte afstand van o.a. de N65 en A65 een scherm worden toegepast. Vervolgens kan het resteffect ecologisch beoordeeld worden. Indien significantie niet uit te sluiten is (bij >0,01 mol/ha/jr) is voor een aantal habitatypen het doorlopen van een ADC-toets haalbaar (heischrale graslanden en blauwgraslanden).

Voor de bouwfase dient gestart te worden met een verkenning in hoeverre afnames in stikstofdepositie door de saldagevers bij extern salderen overlappen met de hexagonen met een toename in de bouwfase. Mogelijk zijn voor deze fase aanvullende saldagevers, maatregelen, ecologische beoordelingen en/of een ADC toets noodzakelijk.

Omdat in ieder geval externe saldering wordt toegepast, dient een passende beoordeling (met plan-m.e.r. bij het omgevingsplan) te worden opgesteld en is vergunningverlening aan de orde.

De voorgenoemde strategie lijkt de enige die niet op voorhand onhaalbaar is. Echter, het pad is complex en onzeker. Dit onder andere vanwege de combinatie van diverse oplossingsrichtingen, de noodzakelijk acceptatie van 70 km/uur op de N65 buiten de bebouwde kom, de houdbaarheid van extern salderen en het aantal habitatypen in diverse gebieden die dan alsnog ecologisch beoordeeld moet worden en/ of waarvoor een ADC-toets nodig is.

Budgetspanning

Uitgaande van een indexatie (prijsspeil en kostenraming 2023) resteert een tekort van circa € 50 mln. Zonder indexatie is het tekort € 80 mln. Van het tekort betreft circa € 29 mln de dekking op de ecopassages, geluidmaatregelen, snelfietsvoorzieningen en bermbeveiliging. Circa € 20 mln is reeds besteed in de huidige procedure (planprocedure en grondaankoop).

De stuurgroep heeft gevraagd in beeld te brengen wat het VKA+ met huidige prijspeil kost en om de budgetspanning in beeld te brengen. In totaal is in de bestuursovereenkomst N65 Vught – Haaren (2020) een budget van € 180,925 miljoen incl. btw opgenomen om de N65 te reconstrueren. Dit budget wordt gefinancierd door het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught. Sinds vernietiging van de bestemmingsplannen en de vorige raming (prijsspeil 2019) is naar laatste inzichten de raming fors gestegen. Een geactualiseerde raming (prijsspeil 2023) sluit op € 261,6 mln. In dit budget is rekening gehouden met reeds bestede uitgaven voor planvorming en grondverwerving voor het VKA+ (ca € 20 mln). De actuele raming ligt hiermee ca. 80 miljoen boven het beschikbare budget (prijsspeil 2019).

Tabel 4 Samenvatting kostenraming VKA+, prijspeil 2023.

Bouwstenen	Kosten per bouwsteen, prijspeil 2023, incl. BTW
N65, VKA+	207.752.108
Geluidsschermen MJPG	18.233.847
Ecoducten Groenewoud en Broekleij	12.515.833
Extra kosten snelfietspad	6.311.870
Extra kosten groot onderhoud	2.107.727
Extra kosten bermbeveiligingsmaatregelen	14.712.242
TOTAAL N65 – VKA+ inclusief alle overige bouwstenen	261.633.627

De bestuursovereenkomst is op basis van kostenramingen met prijspeil 2019. De overheid hanteert een indexatie conform de iboi (index van de bruto overheidsinvesteringen). Hier is ook in de bestuursovereenkomst naar verwezen. Dit komt neer op een indexatie met 16,5% (Kerngegevens cMER, CBP, 2023). Op basis van voorgaande kan een indexatie van het budget voor de N65 worden aangenomen van €180.925.000,- naar €210.777.000 (excl. snelfietsroute). Het gat tussen de raming en geïndexeerd budget met beide prijspeil 2023 is hiermee ca € 50 mln.

In de bestuursovereenkomst bij het VKA+ (2020) is voor aanvullende projectdelen (meekoppelkansen) aanvullend budget opgenomen. Hieronder een overzicht van deze onderdelen met bijhorende budgetten en actuele kosten.

Tabel 5 Budget en kosten meekoppelkansen

Onderdeel	Budget BO (prijspeil 2019)	Budget (prijspeil 2023)	Actuele kosten (prijspeil 2023)	Verskil met index 2023
Bermbeveiliging	€ 4 mln	€ 4,6 mln	€ 14,7 mln	+ € 10,1 mln
MJPG (geluid)	€ 9 mln	€ 10,5 mln	€ 18,3 mln	+ € 7,8 mln
Ecopassages	€ 6,5 mln	€ 7,6 mln	€ 12,5 mln	+ € 4,9 mln
Snelfietsroute (meerprijs)	n.t.b.	n.t.b.	€ 6,3 mln	+ € 6,3 mln
Totaal				+ € 29,1 mln

Op basis van voorgaande kan gesteld worden dat voor de financiering van de aanvullende projectonderdelen (meekoppelkansen bermbeveiliging, MJPG, ecopassages en snelfietsroute) op prijspeil 2023 circa € 29 mln financiering ontbreekt ten opzichte van de daadwerkelijke kosten. Na indexatie, en in geval van volledige financiering van de meekoppelkansen, resteert een gat in de financiering van € 22 mln euro.

Value engineering

De VE-pakketten kunnen een besparing leveren in de orde van tientallen miljoenen euro's. De pakketten bieden zowel voor- als nadelen, waarbij op hoofdlijnen grotere besparingen ook met grotere nadelen samengaan. Het is mogelijk om nieuwe combinaties te maken van verschillende maatregelen in de pakketten.

Het VKA+ is tot stand gekomen op basis van een brede afweging tussen diverse belangen, doelbereik en kosten vanaf 2011 t/m 2022. Budget heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. Het is niet zomaar mogelijk om (fors) te bezuinigen op het VKA+ zonder ook aan doelbereik in te boeten. In de Value Engineering in het kader van deze haalbaarheidsstudie is een drietal pakketten tot stand gekomen. Vervolgens is de impact van deze pakketten op budget, stikstof, het doelbereik en overige aspecten onderzocht.

Met de VE-pakketten is een forse versobering van het VKA+ mogelijk. Hierbij wordt opgemerkt dat naarmate de besparing per pakket groter wordt, de negatieve gevolgen voor doelbereik en overige waarden toenemen. Op basis hiervan ligt niet één van de pakketten meer voor de hand dan de andere pakketten om een besparing te realiseren. Bovendien is het mogelijk om ook delen van deze pakketten te realiseren. De pakketten geven hiermee handvatten voor een kostenbesparing.

Tabel 6 Effecten pakketten Value Engineering

Pakket	Budget ***	Stikstof	Doelbereik	Overige aspecten (waarden)
1 – conform wettelijke eisen	Er kan met dit pakket ca €35 mln bespaard worden, waarvan €15 mln aan bermbeveiliging****, €6 mln aan inpassingsmaatregelen, €3 mln aan fietsvoorzieningen en €10 mln aan ecopassages****	Dit pakket kan leiden tot een beperkte afname van depositie in de bouwfase door verminderde bouwemissies. Niet aannemelijk is dat verkeer gerelateerde emissies in de bouwfase veranderen. ** Omdat verkeersstromen niet veranderen t.o.v. VKA+ is het pakket in de gebruiksfase niet onderscheidend.	Dit pakket doet nauwelijks afbreuk aan de primaire doelen voor de N65 op gebied van leefbaarheid. Verminderde verkeersveiligheid is een aandachtspunt. Het vervallen van de fietstunnel onder de Vijverbosweg leidt hier niet tot aandachtspunten voor de doorstroming.	Meekoppelkansen worden niet gerealiseerd, of met minder kwaliteit. M.n. op de groene inpassing en kwaliteit van de ruimtelijke inpassing wordt fors bespaard.
2 – Ontvlechten (Vught)*	Er kan met dit pakket ca. €11 mln worden bespaard, waarvan €7 mln door vervallen van de aansluiting Helvoirtseweg & Rembrandtlaan/ Olmenlaan en €4 mln door vervangen van het viaduct Groenewoud door een VRI. Realiseren van het viaduct Martinilaan voor alleen de fiets bespaart ca. €0,3 mln.	Dit pakket kan leiden tot een beperkte afname van depositie in de bouwfase door verminderde bouwemissies. Niet aannemelijk is dat verkeer gerelateerde emissies in de bouwfase veranderen. ** De verandering van emissies is betrokken in paragraaf 2.1. Er zijn beperkte verschuivingen, zowel positief als negatief.	Dit pakket doet nauwelijks afbreuk aan de primaire doelen voor de N65 op gebied van leefbaarheid. Vervallen van de aansluiting past in het mobiliteitsbeleid van Vught (de ringstructuur). Vervangen van viaduct bij Groenewoud door een VRI biedt geen alternatief voor landbouwverkeer op de N65 (verkeersveiligheid).	Dit pakket biedt meer ruimte voor een inpassing van de N65 in Vught bij de Helvoirtseweg en J.F. Kennedylaan. De Olmenlaan wordt een (doodlopende) woonstraat.
3 – Helvoirt anders verbeteren	Er kan met dit pakket circa €43 mln worden bespaard, waarvan ca €35 mln door in plaats van een ongelijkvloerse aansluiting extra opstelvakken en een fietstunnel aan te leggen. €8 mln wordt bespaard door de fietstunnel Kreitestaat te laten vervallen en parallelvoorzieningen minder/anders te realiseren.	Dit pakket kan leiden tot een beperkte afname van depositie in de bouwfase door verminderde bouwemissies. Niet aannemelijk is dat verkeer gerelateerde emissies in de bouwfase veranderen. De bouwfase wordt mogelijk wel verkort, maar uitgaande van een meerjarige realisatiefase is dat voor depositie-effecten minder relevant. ** Behoud van de VRI in Helvoirt kan tot een marginaal verschil van verkeer en depositie leiden (niet nader onderzocht).	Dit pakket doet afbreuk aan het behalen van de projectdoelstellingen bij Helvoirt. De doorstroming verbetert ten opzichte van de referentie, maar blijft door de VRI's gehinderd. De ruimte is beperkt om een fietstunnel in te passen, waarmee deze niet optimaal is voor routekeuze en veiligheid. Een geluidreductie door een verdiepte ligging wordt niet gerealiseerd.	Meekoppelkansen worden niet gerealiseerd, of met minder kwaliteit. De kwaliteit van de fietsverbinding die de N65 kruist neemt af door de minder logische ligging van het fietsviaduct. De snelfietsverbinding parallel ten zuiden van de N65 kruist nu met een VRI, in plaats van een ovonde de Molenstraat.

* Dit pakket leidt tot een beperkt verhoogde verkeersdruk op knooppunt Vught. Daar moeten capaciteit verhogende maatregelen eerder getroffen worden. Hiermee is in deze raming geen rekening gehouden.

** Gezien de beperkte bijdrage van de realisatie, ten opzichte van verkeer in de bouwfase is dit niet onderscheidend beoordeeld

*** De besparingen in pakket 2 en 3 kunnen bij elkaar worden opgeteld indien beide pakketten worden uitgevoerd. De besparing van pakket 1 kan niet volledig worden opgeteld bij pakket 2 of 3 omdat dan dubbeltellingen optreden.

**** Budget voor deze meekoppelkansen is gelabeld aan deze specifieke maatregelen. De versobering leidt hiermee ook tot vermindering van het budget en niet tot vermindering van de budgetspanning.

Overige vraagstukken

De Raad van State heeft naast de beroepsgronden op gebied van natuur/stikstof een aantal andere beroepen gegrond verklaard. Verkend is of, bij een eventuele nieuwe ruimtelijke procedure, het mogelijk is deze punten op te lossen. Daarnaast is een aantal vragen gesteld in de opdracht aan de taskforce. Hieruit volgen geen belemmering voor het VKA+ als geheel. Ze zijn ondergeschikt aan het maken van een keuze voor de haalbaarheid van een vervolg van het project N65.

Categorie	Bevinding
Bomen en groen	Bermbeveiliging leidt tot amoveren van bomen langs de N65. Met de huidige uitgangspunten is de impact geminimaliseerd. Een detailuitwerking (met inmeting) heeft in deze fase niet plaatsgevonden. In de vernietigde bestemmingsplannen bleek de compensatie van natuur en bomen onvoldoende geborgd. Dit zou in een eventueel plan beter geborgd moeten worden. Daartoe bestaan diverse mogelijkheden. Dit punt is daarom in een vervolgetraject goed op losbaar
Geluid	Indien een doorstart wordt gemaakt met het VKA+ (of vergelijkbaar) blijft gekoppelde sanering in stand, gezien er een procedure aanvraag wijziging GPP loopt. Zolang nog kan worden meegelift op de oude aanvraag is er de mogelijkheid aanwezig om gekoppeld te saneren. Hieraan is geen termijn gekoppeld. Indien een geluidsanering niet onder de gekoppelde sanering wordt afgehandeld (bijvoorbeeld bij vervallen van het project), dan valt de sanering weer onder autonome sanering. In beginsel geldt daarvoor dat 31 december 2023 het vaststellingsverzoek saneringsplan aan de minister moet zijn gedaan. Er is voor de N65 echter sprake van een overgangssituatie omdat er sprake was van een project en weer terug gevallen wordt op autonome sanering welke niet voor 31 december 2023 zal zijn ingediend. In het overgangsrecht is geen datum opgenomen waarbinnen de procedure moet zijn doorlopen.
Trillingen	De Raad van State heeft een beroep m.b.t. trillingshinder in één woning gegrond verklaard. Om in een eventueel vervolgetraject dit punt op te lossen is nader trillingsonderzoek, waaronder een meting van de 0-situatie nodig. Indien hinder niet valt uit te sluiten, kan deze met een zwaardere wegfundering worden weggenomen. Dit punt is dus oplosbaar in een vervolgetraject.
Tankstation noordelijke rijbaan N65)	(BP, Een gegrond beroep betreft de mogelijk bedrijfseconomische effecten voor dit tankstation. Hiervoor is relevant of dit tankstation weggebonden is. Het ligt niet op gronden van het Rijk en is daarmee formeel niet weggebonden. Wel vervult het een N65-gebonden functie. Dit tankstation wordt in het VKA+ aangesloten op verbindingsweg tussen aansluiting Helvoirt en de invoegstrook op de N65. Verkeer vanaf de N65 kan het tankstation via de aansluiting Helvoirt bereiken. In de uitgevoerde haalbaarheidsstudie is ook de mogelijkheid om het tankstation te amoveren of te verplaatsen (richting Groenewoud/ Loetje) aan bod gekomen. Omdat er hiermee meerdere varianten op tafel liggen is in deze fase geen onderzoek naar de bedrijfseconomische gevolgen uitgevoerd. Het betreft een beperkt financieel risico, ondergeschikt bij het nemen van een besluit over het vervolg voor de reconstructie N65.
Boslaan	Essentie van het bezwaar bij de Raad van State is dat niet gemotiveerd is of de Boslaan geschikt is voor meer dan 6.000 mvt etmaal. Daarnaast was een benoemde aanpassing van de Boslaan onzeker. De Boslaan is een gebiedsontsluitingsweg en onderdeel van de ringstructuur van Vught die bedoeld is voor het afwikkelen van verkeer en ontlasten van de 30-km zones. De Boslaan wordt hiervoor momenteel heringericht. Het nieuwe profiel heeft een ruimere capaciteit dan de huidige weg. In theorie kan hier, puur vanuit verkeersafwikkeling geredeneerd, 20.000 mvt/etm worden afgewikkeld zonder congestie.
Vervolgprocedure m.e.r.	en Voor reconstructie van de N65 is een nieuw ruimtelijk besluit nodig (omgevingsplan of projectbesluit). De landsadvocaat adviseert hierbij ook een milieueffectrapport op te stellen. Vanwege de effecten op Natura 2000 is een passende beoordeling nodig. Daaruit volgt een planMER-plicht. In een MER kunnen ook andere alternatieven en varianten (opnieuw) betrokken worden voor een volwaardige milieuafweging.
Kortetermijnmaatregelen	Omdat bij de reconstructie de weg grootschalig wordt aangepakt zijn er nauwelijks no-regret maatregelen. Immers, in Vught en bij Helvoirt wordt alles dat vooraf gerealiseerd wordt bij ombouw tenietgedaan. Kortetermijnmaatregelen betreffen hiermee maatregelen die het VKA+ niet hinderen met beperkte kosten en VKA+ maatregelen die vooruit op de algehele reconstructie uitgevoerd kunnen worden.
<i>Kleinschalig (vervalt na reconstructie)</i>	- Flitsers en/of handhaving op roodlichtnegatie
<i>VKA+ onderdelen, vooruitlopend op reconstructie (no-regret)</i>	- Ecopassage Groene woud - Bermbeveiliging buiten Vught en Helvoirt - Geluidschermen buiten Vught en Helvoirt - (Snel)fietsvoorzieningen buiten Vught en Helvoirt..
<i>Kan niet eindeloos wachten op reconstructie.</i>	- Groot Onderhoud N65 (2024 – 2027) - Vervanging VRI's door iVRI's - Geluidmaatregelen (bron-, overdracht-, en gevelmaatregelen)

Geen aanpak N65?

De taskforce heeft in beeld gebracht wat mogelijk is om knelpunten op en langs de N65 op te lossen zonder een (grootschalige) reconstructie van de N65. Zonder reconstructie zijn er geen reële maatregelen die wezenlijk invulling geven aan de doelen voor de N65. De opgave is groot en urgent. Inzet op andere maatregelen kan een latere reconstructie bemoeilijken.

Doorgaan met de reconstructie van de N65 zoals die is ingezet is geen sinecure. Anderzijds zijn er geen kleinschaligere alternatieven die, passend binnen de kaders voor stikstof en budget, de leefbaarheid in Vught en Helvoirt verbeteren zonder de bereikbaarheid te verminderen. De taskforce heeft in beeld gebracht wat mogelijk is om knelpunten op en langs de N65 op te lossen zonder een (grootschalige) reconstructie van de N65. Een aanpak van de N65 wordt als urgent ervaren:

- Bereikbaarheid, oversteekbaarheid en barrièrewerking: oplopende wachttijden bij de verkeerslicht geregelde kruispunten tot 12 minuten (kruising Helvoirtseweg) in 2030.
- Toenemende onveiligheid. Er is geen oplossing voor de ruim 4 ongevallen per maand en 10 tot 25 maal per uur roodlichtnegatie op de hoofdrijbaan.
- Geluidmaatregelen vanuit MJPG zijn aan de reconstructie gekoppeld. Vanuit het doelmatigheidscriterium van Rijkswaterstaat dienen overdrachtsmaatregelen in het geval van autonome sanering – zonder reconstructie N65 - een minimale hoogte te hebben van 2 meter. Zonder reconstructie zijn de geluidschermen tot 1,5 meter hoogte in Vught en Helvoirt niet doelmatig en zal het de leefbaarheid niet bevorderen. Schermen van 2 en 3 meter blijven naar verwachting intact. Zonder VKA+ moeten nieuwe geluidmaatregelen worden uitgewerkt.
- Remmende en optrekkende voertuigen op de N65 zorgen voor een verslechtering van luchtkwaliteit.

Meekoppelkansen ecopassages, bermbeveiliging en de snelfietsroute zijn nu onderdeel van het VKA+. Indien deze zonder VKA+ gerealiseerd worden kunnen de kosten hiervoor toe- en de kwaliteit afnemen. Zonder verdiepte ligging behoudt een snelfietsroute in Vught en bij Helvoirt bijvoorbeeld VRI's en wachttijden. Voor alle onderdelen is minder budget beschikbaar dan waarvoor ze nu zijn geraamd. Voor sommige maatregelen, zoals groot onderhoud, is nog geen budget voorzien.

Indien niet uitgegaan wordt van het VKA+ (in welke variant dan ook), is maar de vraag of voorgaande aandachtspunten tot acceptabel niveau kunnen worden teruggebracht. In een brainstorm met Rijkswaterstaat, provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught zijn onderstaande maatregelen benoemd die de situatie zouden kunnen verzachten indien reconstructie van de N65 niet doorgaat.

- | | |
|--|---|
| - VRI's vervangen door iVRI's, inclusief kruispuntoptimalisatie en extra opstelstroken (indien ruimte beschikbaar) | - Afsluiten koude oversteken en aansluitingen (al dan niet samen met parallelvoorzieningen) |
| - 50 km/uur binnen bebouwde kom | - Aanvullende fietsvoorzieningen (n.t.b.) |
| - Parallelwegenstructuur in Vught en Helvoirt | - Aanvullende voorzieningen openbaar vervoer (n.t.b.) |
| - Fietstunnel(s)/-brug(gen) in Vught (Martinilaan) | - Aanvullende maatregelen deelmobiliteit (n.t.b.) |
| - Fietstunnel(s) in Helvoirt (Hoge Raam en Torenstraat) | - DRIPS's N65 (routekeuzeadvies bij drukte) |
| - VRI Groenewoud / Kruishoeveweg | |

Het effect van deze optimalisaties staat ver af van die van de reconstructie met het VKA+. De wenselijkheid en haalbaarheid en het effect van deze maatregelen is in deze fase niet nader onderzocht, met uitzondering van 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Die maatregel heeft geen draagvlak bij de wegbeheerder. Met het treffen van de kortetermijnmaatregelen kan een algehele reconstructie verder uit beeld raken. Bijvoorbeeld vanwege kapitaalvernietiging of het bemoeilijken van de latere ombouw (o.a. grotere stikstofopgave indien t.z.t. de N65 van 50 naar 80 km/uur gaat).

In geval de reconstructie niet doorgaat wordt geadviseerd het besluit van de gemeente Vught, waarmee de N65 beschouwd wordt als weg buiten de bebouwde kom, te herzien. Tevens kan er aanleiding zijn om de Gebiedsvisie N65 west waarin de maximale hoogte van schermen is vastgelegd te actualiseren.