

Vereniging Platform Vught Structureel en Vereniging Samen voor Vught

Vught, 17 juni 2016

Aan:

Hare Excellentie Minister M.H. Schultz van Haegen- Maas Geesteranus
Hare Excellentie Staatssecretaris S.A.M. Dijkema
De leden van de Vaste Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Milieu
Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant
De leden van Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vught
De leden van de Gemeenteraad van de gemeente Vught

Geachte Excellenties, leden van de Tweede kamer, leden van Gedeputeerde Staten, leden van Provinciale Staten, Burgemeester en Wethouders, leden van de Gemeenteraad,

Wij wenden ons tot u met navolgende:

Vught is een dorp waar de plannen van de Rijksoverheid met betrekking tot de rijksinfrastructuur (PHS incl. goederenherrotering en de rijksweg N65) tot grote gevolgen leiden, en niet alle positief. Er zijn belangrijke stappen gezet, waaronder een deels verdiepte spoorlijn en deels verdiepte N65. Maar die stappen zijn voor de bewoners van Vught, die de gevolgen aan den lijve ondervinden, niet genoeg. Vught is een groen, relatief rustig en leefbaar dorp. Het gemeentebestuur propageert Vught als zodanig in haar beleid om toeristen naar Vught te trekken. Maar als de plannen onverkort doorgaan, blijft er van een groen, rustig en leefbaar dorp niet veel over. Er zijn drie belangrijke punten waarvoor wij uw aandacht vragen, teneinde tot gedragen oplossingen te komen.

1. PHS incl. goederenherrotering

De spoorlijn 's-Hertogenbosch – Eindhoven zal bij Vught deels verdiept worden aangelegd. Maar voor de delen in Vught waar dat niet het geval is, en waar zelfs voor een deel (in Noord) een vierde spoor wordt bijgelegd, blijven er belangrijke zorgen bestaan over de leefbaarheid als er tot 432 personentreinen en tot 86 goederentreinen over de niet verdiepte delen gaan rijden. Deze zorgen hebben geleid tot de opstelling van een aantal klantwensen, dat wij graag met u delen: zie bijlage 1. Een aparte zorg vormt de bedreiging van de gezondheid van bewoners nabij het spoor: niet alleen door de overlast van geluid, trillingen en fijnstof, maar ook door factoren die de externe veiligheid bedreigen, zoals de snelheid van goederentreinen en de overschrijding van de normen gesteld in de wet Basisnet. De snelheid van goederentreinen is vooral in de nacht waarin een groot aantal treinen wordt verwacht te hoog: met een reductie van de snelheid wordt een belangrijke reductie in geluids- en trillingenoverlast bereikt: daar is nu onvoldoende aandacht voor. De overschrijding van de normen van de wet Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in bewoond gebied is schrikbarend. En ook Vught zal te maken krijgen met een groter aantal treinen dat gevaarlijke stoffen vervoert.

Wij vragen u specifiek: 1. een snelheidsreductie tot 60 km per uur (en 40 km per uur tijdens de bouw) te verlangen voor goederentreinen binnen de bebouwde kom en 2. te bewerkstelligen dat de normen van de wet Basisnet niet worden overschreden.

Wij vragen u als opdrachtgevende partijen en als democratisch gekozen vertegenwoordigers van de bevolking bovendien te bewerkstelligen dat aan de klantwensen van de bewoners van Vught onvoorwaardelijk wordt voldaan.

2. De rijksweg N65

De minister staat op het punt een belangrijk besluit te nemen: de zogenaamde Voorkeursbeslissing N65 op basis van rapporten en cijfers, waarvan een aantal niet bekend is aan de bewoners van Vught. Zij kunnen zich dus ook geen oordeel vormen over de exacte basis voor het voorkeursbesluit, waartegen gezien de verkennende aard van het project N65 geen bezwaar of beroep mogelijk is.

Een belangrijk rapport is de MKBA-analyse, die geheim is, maar waarvan de conclusies inmiddels zijn uitgelekt: de kosten overstijgen in belangrijke mate de baten van de varianten die hebben

geleid tot het thans voorliggende voorstel tot aanpak van de N65 en het enige dat wordt verbeterd is de doorstroming van de N65 ten koste van de leefbaarheid.

Verbetering van de leefbaarheid is, zoals gesteld in het Startbesluit N65 van mei 2013, het primaire doel van de aanpak van de N65: "verbetering van de doorstroming van de weg is geen primaire drijfveer. De N65 is in de bestuurlijke keuze gekarakteriseerd als regionale en lokale gebiedsontsluitingsweg: de weg is niet van primaire betekenis voor de doorstroming van bovenregionaal verkeer en zal dat in de toekomst ook niet worden."

In de afgelopen jaren is op de weg het doorgaand (internationaal) vrachtverkeer aanzienlijk toegenomen: veel vrachtverkeer met kentekenplaten uit de Baltische staten, Polen en de Scandinavische landen, en zelfs Roemenie en Bulgarije.

Als de N65 verbeterd wordt voor wat betreft die doorstroming, dan is alleen maar meer (vracht)verkeer te vrezen, met alle verdere nadelige gevolgen voor de leefbaarheid.

Ook de gevolgen van de nu voorgestelde maatregelen op het onderliggende wegennet in Vught zelf zijn voor bewoners niet acceptabel: veel straten worden onacceptabel druk. Zie voor een aantal feiten m.b.t. de voorgenoemen plannen bijlage 2.

Onder de bewoners van Vught is geen draagvlak voor de nu voorliggende plannen, het doel van de "Verkenning N65" wordt niet bereikt, hetgeen een onoverkomelijke belemmering is en de kosten overschrijden in belangrijke mate de (maatschappelijke) baten. Daar waar mogelijk zullen de bewoners bezwaar aantekenen tegen de te nemen besluiten

Wij vragen u allen dringend de nu voorliggende plannen voor de N65 te heroverwegen in onderstaande zin, want die plannen lossen niets op, maar verslechteren de leefbaarheid, ze kosten veel te veel, met name ook afgezet tegen de negatieve baten en er is geen draagvlak onder de bewoners: zij willen niet wat er nu voorligt.

De vraag van bewoners is daarom: zorg voor een structurele oplossing: leg de weg geheel verdiept aan, bij voorkeur in een tunnel. Als daar onvoldoende middelen voor zijn, spaar dan voor een adequaat budget, en doe iets als het wel structureel kan. Gebleken is dat de opzet waarvoor gekozen wordt, namelijk eerst een budget vaststellen en vervolgens plannen ontwikkelen niet werkt: het budget wordt een harnas dat niet meer is af te schudden. Als u niet bereid bent meer geld ter beschikking te stellen voor een leefbaar Vught, dan is onze vraag om de weg te laten zoals deze is, waarbij het doorgaande vrachtverkeer van de weg wordt geweerd; dat verkeer kan worden geleid via de A59, de A2, de A58 en de A50.

3. De samenhangende besluitvorming tussen beide projecten

In het Startbesluit N65 en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau PHS Meteren-Boxtel is bepaald dat "de noodzaak tot afstemming tussen beide projecten evident is", waarbij onderzoek, inhoud, besluitvorming en participatie moeten worden gecoördineerd, zulks gezien het feit dat het spoor en de weg elkaar in Vught kruisen, waarbij op die kruising het spoor verdiept wordt en de weg naar maaiveldniveau wordt gebracht.

Van die noodzakelijke coördinatie is nog niet veel terecht gekomen. De minister neemt een besluit omtrent de voorkeursvariant in juni 2016, terwijl een besluit over de exacte inpassing van kruising spoor/weg pas na in het najaar kan worden verwacht. Een besluit daarover is van cruciaal belang, gegeven de ernstige verkeerstechnische gevolgen voor Vught, niet alleen voor het autoverkeer, maar ook voor de langzaamverkeer-verbinding. Deze is van groot belang, omdat in de huidige plannen van de zes oversteekmogelijkheden voor langzaam verkeer er slechts drie overblijven. Wij vragen u te voorkomen dat door de slechte coördinatie Vught voor voldongen feiten komt te staan die negatief zijn voor de verkeersafwikkeling in het dorp zelf en voor de verkeersveiligheid.

Overigens is en blijft onze vraag of -gezien de toekomstige ontwikkelingen in mobiliteitsdenken en mobiliteitsbeleid (elektrische auto's, autonoom bestuurde auto's, andere inzet van ov), een ander en beter gebruik van de Betuwelijn, de vragen die bij ProRail zelf leven over nut en noodzaak van PHS, de onvoldoende budgetten om de ERTMS-systemen en MJPG-maatregelen adequaat in te richten c.q. uit te voeren- de plannen mbt PHS inclusief herroutering goederenvervoer en aanpak N65 zoals zij thans voorliggen niet heroverwogen moeten worden: de beoogde ambities van deze plannen worden immers niet waargemaakt en kunnen niet op draagvlak onder de bewoners rekenen.

Tenslotte vragen wij u, gezien de impact van de plannen met betrekking tot spoor en weg in Vught, om als u die plannen wel doorzet, uit de extra ter beschikking gestelde gelden voor het rijksinfrastructuurfonds budgetten voor Vught vrij te maken zodat het spoorproject ook in Vught

Noord en –Zuid fatsoenlijk kan worden uitgevoerd en zodat ook het N65-project tot een fatsoenlijke inpassing in Vught kan leiden, waardoor Vught weer leefbaar wordt.

Wij zien uw positieve antwoorden op de hierboven gestelde vragen graag spoedig tegemoet. Voor een nadere mondelinge toelichting, waarin meer gedetailleerd op bovenstaande kan worden ingegaan, houden wij ons graag aanbevolen.

Hoogachtend,

Vereniging Samen voor Vught,

G. J. Maas, voorzitter

M.E.G. van Erp, secretaris

Vereniging Platform Vught Structureel

F. P. Schoot, voorzitter

M.E.G. van Erp, secretaris

Voor beide per adres: Boslaan 1, 5263 GW Vught

Per email: info@samenvoorvught.nl
info@vughtstructureel.nl

Bijlage 1: Klantwensen

Samen voor Vught heeft volgende klantwensen geïnventariseerd, gebaseerd op de uitkomsten van diverse spoor-werkgroepen. :

1. Geluidshinder: relateer de maatregelen tegen geluidshinder aan de normen van de WHO teneinde invloed op de gezondheid zoveel mogelijk te beperken en houdt rekening met windstromen bij het ontwerp van schermen.
2. Trillingen: meet zoveel mogelijk de effecten rekeninghoudend met grondsoort en type huizen teneinde invloed op gezondheid zoveel mogelijk te beperken
3. Bereikbaarheid: zorg voor optimale bereikbaarheid voor de diverse locaties tijdens en na de bouw voor hulpdiensten, maar ook voor bewoners zelf
4. Bouwmethode: kies voor bouwmethode waarbij geen tijdelijke N65 behoeft te worden aangelegd
5. Noodspoor: minimaliseer de overlast veroorzaakt door het noodspoor
6. Bouwverkeer: minimaliseer de overlast van bouwverkeer.
7. Aanvoerroutes: minimaliseer in overleg met de gemeente de overlast van aanvoerroutes door deze zoveel mogelijk over het werk te leiden en de 'buitenrand' van de gemeente zoveel mogelijk te benutten
8. Gevaarlijke stoffen: geen gevaarlijke stoffen over het spoor tijdens en na de bouw
9. Hoofdfietsroute: zorg dat de hoofdfietsroute Boxtel-Den Bosch niet onderbroken wordt. Een fietstunnel langs het spoor bij de kruising met de N65 is noodzakelijk
10. Huisvesting: geef bewoners de ruimte om zich vrij te voelen in hun huis, met eventueel de mogelijkheid hun huis te verlaten, zij mogen zich niet opgesloten voelen door de infrastructurele werken
11. Referentiemoment: zet de gevolgen van alle infrastructurele ingrepen af tegen de situatie in 2012, zijnde het door de MER-commissie als 'huidige situatie' aangeduide referentiemoment
12. Cumulatie: meet daadwerkelijk en specifiek de overlast veroorzaakt door cumulatie van bronnen van hinder en soorten van hinder, in het bijzonder op volgende locaties: spoorkruising Wolfskamerweg, spoorkruising Postweg, spoorkruising Loonsebaan, kruising N65/spoor en Klein Brabant.

PLATFORM VUGHT STRUCTUREEL

Bijlage 2: Feitenrelaas N65

1. Uit de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse blijkt dat de kosten de maatschappelijke baten verre overstijgen: de leefbaarheid van Vught gaat ten koste van de doorstroming op de N65. Het rapport is nog geheim, maar deze conclusie is gelekt via het Brabants Dagblad.
2. De leefbaarheid verslechtert in hoge mate, met name bij het kruispunt Boslaan/Vijverbosweg: nieuwe rijstroken en lange wachttijden zorgen voor veel meer geluids- en fijnstofoverlast. Veel groen moet verdwijnen, ook in andere straten die 'omgebouwd' moeten worden vanwege de projecten N65 en PHS.
3. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer wordt zeer veel slechter: slechts drie oversteken blijven op een stuk van circa twee kilometer, zulks in strijd met de CROW-richtlijnen. De oversteekbaarheid voor autoverkeer verbetert slechts op twee punten, maar verslechtert aanzienlijk bij het derde kruispunt.
4. De weg blijft een barriere tussen Vught Centrum/Vught Zuid en Vught Noord: nog afgezien van de barriere voor langzaam verkeer, zal door langere wachttijden bij het kruispunt Boslaan/Vijverbosweg, het verkeer andere routes zoeken, dus meer overlast in andere straten.
5. De toename van verkeer in Vughtse straten zoals blijkend uit de Notitie Voorkeursalternatief N65 d.d 15 april 2016 is groot: Rembrandtlaan (afrit) + 2100, Lekkerbeetjenlaan ten oosten van J.F.Kennedylaan + 2100, Helvoirtseweg +2300, Boslaan + 1600, Van Voorst tot Voorststraat + 1200, Olmenlaan + 1100, Lekkerbeetjenlaan (nabij Zonneweilaan) +600, De Breautelaan – 500, Taalstraat (smalle deel) -100, N65 (tussen Boslaan en Helvoirtseweg) +1100 (Voertuigen per etmaal). Gezien het stratenplan van Vught zal de toename van verkeer op de Vijverbosweg, Laagstraat, Eikenlaan, Zonneweilaan, Loonsebaan, Postweg, J.F. Kennedylaan enz. ook heel groot zijn. Cijfers daarover zijn er wel, maar worden niet vrijgegeven. Een aantal straten leent zich door het laankarakter (geen voet-of fietspaden) niet tot aanpassing voor grote hoeveelheden autoverkeer.
6. Toch zal een aantal straten flink op de schop moeten, zoals Loonsebaan (twee rotondes en dubbelzijdig fietspad aan huizenkant). Van andere straten zoals Eikenlaan of Vijverbosweg zijn geen plannen bekend.
7. De laanstructuur van de N65 wordt volgens de plannen versterkt, maar de laanstructuren van o.a. Boslaan, Loonsebaan en Vijverbosweg en mogelijke andere straten waarvoor nu nog geen plannen zijn worden zwaar aangetast vanwege het verdwijnen van al het groen: dus ook hier delft de leefbaarheid het onderspit
8. Geluidschermen langs N65 zijn ingepland, maar er is wegens budgettaire redenen geen garantie dat die er komen.
9. Op de Lekkerbeetjenlaan moeten 7 huizen gesloopt worden, enkel vanwege de aanleg van een tijdelijke weg tijdens de ombouw van spoor en N65. Overigens worden in heel Vught ruim 100 huizen "aangetast", d.w.z. uitkoop van bewoners is noodzakelijk vanwege tijdelijke of permanente overlast.
10. Het "probleem" van doorstroming betreft alleen de piek tijdens de spits (van 7 tot 9 en van 17 tot 19 uur) en dan nog alleen 's morgens in de richting Den Bosch en 's avonds in de richting Tilburg: waarom een slechte oplossing voor veel geld voor een klein probleem.
11. De echt grote problemen, leefbaarheid en barrièrewerking, verdienen een structurele oplossing, waarbij het geld goed wordt besteed: daar blijven de bewoners voor strijden.