

Aan: de gemeenteraad van Vught

Betreft: Burgerinitiatief N65 Duurzaam

Vught, 5 april 2020

Geachte raad,

Bij deze dienen ondergetekenden het burgerinitiatief *N65 Duurzaam* bij u in met de volgende motivatie en onderbouwing.

Onrust en terechte bezorgdheid over verkeerstoenames

Als bewoners constateren wij het volgende:

- Er is grote onrust en bezorgdheid onder onze medebewoners over de voorgenomen variant voor de reconstructie van de N65.
- Dit komt direct voort uit de verkeerstoename in onze woonwijken die deze variant tot gevolg heeft. Deze toename is er in heel veel straten, en in sommige straten zelfs exorbitant. Dit blijkt uit de cijfers die u vanaf maart 2019 heeft gepubliceerd op <https://pimplatform.nl/openbaar.php?viewer=Openbare%20viewer%20N65>, diverse MIRT verkenningen en de bijlagen van het Ontwerpbestemmingsplan.
- Bewoners hebben daarom onder grote tijdsdruk van u in juli 2019 in totaal 126 zienswijzen ingediend, deels met tientallen en zelfs honderdtallen ondertekenaars dan wel bewonersachterbannen die deze zienswijzen steunen.
- De bezwaren van bewoners zijn voor het college van B & W geen aanleiding geweest tot aanpassingen van het bestemmingsplan, zo is de bewoners medegedeeld middels de Nota van Zienswijzen.
- Zorgvuldige bestudering van de Bijlagen 1 en 2 van de Nota van Zienswijzen (de verkeerskundige analyses van Arcadis (2019) en Goudappel Coffeng (2020)) laten echter zien dat de verkeersproblemen onoplosbaar zijn, onder andere in de woonwijken rond de Voorst tot Voorststraat, Helvoirtseweg en de Heikantstraat.
- Het advies van Arcadis is een aantal stoplichten te plaatsen langs de Helvoirtseweg, al leidt dat tot rijen wachtend verkeer aan de Helvoirtseweg en de van Voorst tot Voorststraat, zo constateert Arcadis. Met andere woorden, als gevolg van het VKA+ verbetert de doorstroom op de N65 (zo laten de cijfers zien in de rapporten en op de viewer) doordat daar de stoplichten verdwijnen. Maar de stoplichten worden vervolgens verplaatst naar de Helvoirtseweg, waar files gaan ontstaan. Zo wordt met het VKA+ het verkeersinfarct succesvol Vught binnen gehaald.
- Lokale verkeersmaatregelen binnen het VKA+ zullen niet leiden tot goede oplossingen. Dit komt door het zogeheten waterbedeffect, zoals in de diverse MIRT verkenningen is geconstateerd: het weggeleiden van verkeer van de ene woonstraat, zal leiden tot een toename van verkeer in andere straten.
- Tijdens de bouwfase zijn de verkeersproblemen helemaal onoplosbaar, zo constateert bureau Goudappel Coffeng (2020). Er ontstaan zodanige verkeerstoenames in diverse woonwijken van Vught dat alle toelaatbare normen overstegen worden. Jarenlang. We

concluderen dus dat de huidige plannen onvoldoende oplossing bieden voor bouwfase 1.

- Het rapport van Arcadis laat zien dat er vele honderden fietsers per uur, dus vele duizenden per dag, onze straten oversteken. Grote zorgen zijn er ook onder onze fietsende bewoners, waar u, en uw kinderen, ook toe behoren, omdat die tussen alle verkeer door moeten laveren. Eerst gedurende de bouwfase, en daarna structureel, als de toename van verkeer in de woonwijken rond het centrum een dagelijks feit is geworden.

Kortom, bewoners maken zich terecht zorgen over de aantasting van hun woon- en leefomgeving omdat de uitvoering van de huidige variant van de reconstructie zou betekenen dat Vught tot in lengte van jaren de negatieve gevolgen daarvan blijft ondervinden.

Beperkingen in de inspraakprocedure

- Bewoners vernamen via het Klaverblad van 1 april 2020 dat vanwege de coronacrisis niet de gebruikelijke democratische inspraakprocedures gevolgd gaan worden bij het bestemmingsplan.
- Dat roept veel onrust en ook verontwaardiging op onder onze medebewoners gezien de enorme impact die dit heeft op onze leef- en woonomgeving en de grote som belastinggeld die wij voor de reconstructie N65 moeten betalen. Zelfs premier Rutte geeft aan dat in deze coronacrisis alleen besluiten moeten worden genomen over zeer acute problemen en zaken die echt niet kunnen wachten. De besluitvorming rond de N65 is niet acuut. Dit proces loopt al bijna 10 jaar. Dit blijkt uit het raadsvoorstel BW /18- 283973 en de publicatie 'Van knelpunt naar knooppunt' (2011). Er is geen enkele dwingende reden waarom dit niet kan wachten totdat de beperkende maatregelen a.g.v. de coronacrisis zijn opgeheven.

Infrastructurele innovaties

- De afgelopen jaren hebben technologische innovaties plaatsgevonden die van grote invloed kunnen zijn op infrastructurele projecten. Zo zijn er nieuwe tunneltechnieken beschikbaar gekomen naast de gebruikelijke boortunnels van voorheen. Dit zijn de zogeheten graaftunnels.
- Graaftunnels hebben als belangrijk voordeel dat ze veel lagere kosten hebben, die kunnen concurreren met de huidige verdiepte variant van het VKA+.
- Graaftunnels komen neer op een verdere verdieping van de huidige variant, het VKA+, maar dan met een afdekking.
- De afdekking maakt het mogelijk de verkeersafwikkeling binnen het dorp op de afgedekte tunnel te laten plaatsvinden waardoor de toename van verkeer in woonwijken aanzienlijk kan worden beperkt, zoals aan de Helvoirtseweg en de van Voorst tot Voorststraat.

- Ook is het dan mogelijk de toerit zoals bij de Olmenlaan af te sluiten en wordt het verhard en verbreden van de Jagersboschlaan overbodig. Bovenop worden woningbouw en parkaanleg mogelijk (projectontwikkelingskansen).
- Een volledig verdiepte en afgedekte N65 verbetert de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, en vermindert de barrièrewerking.
- Bovendien leidt dit tot minder verkeersoverlast tijdens de bouwfase, omdat de uitvoering in twee fasen kan plaats vinden, zodat een volledig afsluiten van de N65 niet nodig is.
- Het spreekt voor zich dat de geluidshinder sterk afneemt. Ook leiden graaftunnels tot minder stikstofdepositie tijdens de bouwfase. Van experts weten wij dat de stikstofdepositie voor het VKA+ discutabel zijn. De conclusies in de bijlagen van de Nota van Zienswijzen over de huidige stikstofdeposities tijdens de verbouwingsfase zijn voorbarig en waarschijnlijk onjuist.

Kortom, een graaftunnel, of aanverwante techniek, maakt het in principe mogelijk om een reconstructie van de N65 te realiseren die voor onze gemeente financieel aanvaardbaar is én tot een verbetering leidt ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan een verbetering van de doorstroom op de N65 en worden alle belangrijke N65 doelstellingen van de gemeente behaald.



Bovendien zal dit veel onrust en weerstanden wegnemen bij bewoners omdat het tegemoet komt aan belangrijke bezwaren van de inwoners van Vught zoals aangevoerd in de zienswijzen.

Wij achten het van groot belang, nu de mogelijkheid daarvoor nog is, dat uw raad gelegenheid krijgt en neemt om in dit stadium alsnog een beslissing te nemen die voor de bewoners in onze gemeente aanvaardbaar is.

Voorstel van burgerinitiatief N65 Duurzaam

Op grond van deze overwegingen verzoeken wij daarom de raad:

1. De tunnelvariant 'N65 Duurzaam' in overleg met de Provincie en het Rijk op basis van de nieuwste technieken nader te onderzoeken als mogelijke oplossing voor de problemen die de huidige VKA+ variant met zich meebrengt, bij voorkeur met een MKBA.

2. Het gebruikelijke democratische proces te volgen met complete inspraakprocedures, waarbij fysieke aanwezigheid van alle deelnemers in dezelfde ruimte mogelijk is, dus nadat alle coronamaatregelen zijn opgeheven.
3. Het bestemmingsplan pas vast te stellen nadat ook de ondergrondse, duurzame variant van de N65 is onderzocht.

Uit de besluitenlijst van de raadsvergadering van 28-02-2019 blijkt duidelijk dat de verkeercijfers die het effect van het VKA+ op het lokale wegennet zichtbaar maken, *niet* voorafgaand aan de raadsvergadering over het VKA+ beschikbaar waren voor de raad. Dit geven de wethouders Van de Ven en Van Woessik ook aan in hun bericht d.d. 26 februari 2019 in reactie op de brief van de heer Verheijen (22-02-2019) over de VKA-cijfers.

Evenmin was de wetenschap over de nieuwe tunneltechnieken beschikbaar.

Het indienen van dit voorstel is dan ook gerechtvaardigd, omdat de raad ten tijde van de beslissing over het VKA+ (dus tijdens deze raadsperiode) met kennis van deze beide informaties, wellicht tot een ander besluit was gekomen.

Een vertegenwoordiging van ons is gaarne bereid het college van burgemeester en wethouders en/of leden van uw raad een nadere toelichting op onze overwegingen te geven.

Maaïke Dautzenberg, VughtParticipeert (voorzitter@vughtparticipeert.nl - 06 54 680 136)

Philip Helmer, VughtParticipeert (secretaris@vughtparticipeert.nl - 06 21 888 701)

En vele mede-ondertekenaars