Aan het College van B & W Vught en Gemeenteraadsleden,
T.a.v. de raadsgriffier
Postbus 10100
5260 GA Vught
Betreft: Informatie over N65 Reconstructie VKA+

Vught, 28 januari 2024

Geacht College en Raadsleden,

Het lijkt erop dat u het oude voorstel Reconstructie N65 VKH+, dat door de Raad van State is getorpedeerd, weer op de agenda wilt krijgen en lichtelijk aangepast weer wilt uitvoeren. Mogelijk dat hier op donderdag 1 februari as. al een stemming over komt in de Gemeenteraad van Vught waarmee u zich juridisch bindt.

Is het goed stuurmanschap om een project met zoveel onzekerheden dat mogelijk pas over 6 a 7 jaar wordt uitgevoerd nu al juridisch vast te leggen en je hoofd in deze strop te hangen?

Ik heb in de afgelopen jaren een aantal besluitvormers gesproken en heb gemerkt dat er veel “alternative facts” worden gebezigd en als een mantra worden herhaald om iedereen achter dit slechte plan te krijgen zonder zelf te hoeven nadenken.

Alternative fact 1: “De N65 is een zeer gevaarlijke weg en het VKA+ voorkomt ongelukken”.

Uit de echte feiten blijkt:

- Dat de N65 relatief veilig is en dat de wegen binnen Vught veel onveiliger zijn. Uit de MKBA blijkt dat het VKA*) veel onveiliger is (min 7 miljoen) vanwege de (veel) drukker wordende binnenwegen.
- Er zijn weliswaar enkele ongelukken geweest op de N65 die mogelijk hadden kunnen worden voorkomen met het VKA+ maar de feiten geven ook aan dat, omdat het VKA+ plan (nog) niet is gerealiseerd een veelvoud aan ernstige ongelukken is voorkomen. Dus uitstel is veel veiliger en dus gezonder. Bovendien zouden deze ongelukken niet hebben plaatsgevonden als eenvoudige maatregelen waren geïmplementeerd.

Alternative fact 2: “Als je de snelheid omlaag brengt naar 50 km/uur dan krijg je heel veel sluipverkeer”.

De echte feiten geven aan:

- De Vughtse binnenwegen zijn bijna allemaal al naar 30km/uur teruggebracht. Hierdoor is de wegcapaciteit forst verlaagd zeker omdat er veel is geïnvesteerd in borden die je op je snelheid wijzen.
- Het VKA+ zal veel meer “sluipverkeer” ten gevolge hebben omdat het aantal toe- en afritten van en naar de N65 meer dan gehalveerd wordt. Dit zal tot heel veel verkeersverdichting zorgen en dus meer sluipverkeer en juist daar waar het gevaarlijk is vanwege kinderrijke omgeving met scholen.

Altenative fact 3: “De leefbaarheid gaat met het VKA+ omhoog”.

Den echte feiten geven aan dat:

- De fijnstof, NOx, CO en CO2 uitstoot fors toerneem en ook dichter bij de bevolking.
- 1165 bomen worden gekapt waaronder een flink aantal majestueuze eiken die een 100-voud aan CO2 opnemen t.o.v. nieuwe aanplant.
- De oversteekbaarheidsmogelijkheden worden meer dan gehalveerd.
- Veilig oversteken met name voor voetgangers over de binnenwegen zoals de Helvoirtseweg bij de winkels wordt een risicovolle onderneming.

Alternative fact 4: “Niets doen is geen optie”

Dit is echt grote onzin omdat:

- Het MKBA juist letterlijk berekend heeft dat niets doen veel veiliger is en veel goedkoper. Lees het haalbaarheidsonderzoek maar eens.
- Toegegeven, het is geen fraai gezicht als je steeds (vracht-)wagens voorbij ziet komen maar het alternatief dat je tegen een betonnen wand aan kijkt en op de daken van vrachtwagens terwijl ook al het groen en de majestueuze eiken weg zijn, maakt het wel heel verschrikkelijk.
- Men wil hiermee onderbouwen dat het VKA+ een beter alternatief is voor niets doen. In de vergelijkingen komt het VKA als slechtste uit de bus. Het VKA+ is op heel veel vlakken niet beter.
- Door nu (bijna) niets te doen blijft de enige juiste oplossing, een volledige ondertunneling voor 580 milj. bereikbaar, betaald door Het Rijk.

Alternative fact 5: “De doorloop op de N65 met het VKA+ wordt veel sneller”.

Dit is slechte gedeeltelijk waar:

- Door de uitstoot zal eerst maximaal 80 km/uur worden gereden en dan is de doorstroom beter buiten de spits. Tijdens de spitsuren zullen op de N65 ook spontane” files ontstaan omdat de opritten naar de rotondes vol zullen staan. Met name in het tracé tussen de Vijverboslaan en de Helvoirtseweg waar 3 grote verkeersstromen elkaar moeten kruisen op slechts 1000 meter. Het Rijk heeft dit helaas nog niet door.

Alternative Fact 6: “we kunnen die 100 miljoen niet laten schieten”

Dit is grote onzin:

- We kunnen de korte termijn aanpassingen nu met overheidsgeld doen. Vught heeft al 16 miljoen ingebracht.
- Als het VKA+ zal worden uitgevoerd dan krijgen we de komende 10 jaar te maken met hele dure aanpassingen om de wegcapaciteit weer op peil te brengen en de gevaarlijke situaties veiliger te maken zoals het plaatsen van stoplichten binnen Vught. Al deze kosten zullen volledig door Vught moeten worden betaald.
- De gezondheid van de Vughtenaren zal afnemen met het VKA+ met daaraan verbonden verhoogde behandelingskosten.

- Vught ligt minimaal anderhalf jaar stil. De economische gevolgen zullen moeten worden gecompenseerd.
- Vught heeft met een aantal goede investeringen zoals de binnenstads-vernieuwing, de huizen aan de Postweg, De Isabella kazerne en de activiteiten rondom de IJzeren Man aan aantrekkelijkheid gewonnen en de leisure uitstraling versterkt. Hierdoor wordt Vught aantrekkelijker en welvarender. Dit wordt helemaal teniet gedaan door het VKA+.
- Door de snelheid op de N65 terug te brengen naar 50km/uur wordt de oversteek veel veiliger. In combinatie met langere groen-tijden voor overstekende Vughtenaren, zal tzt de tunnel volledig door het rijk betaald worden. Dat is een veelvoud van de "winst" op korte termijn.

Alternative fact 7: "het is weliswaar geen 10, eerder een 6- maar toch een voldoende en we kunnen het aanpassen tot een 7"

Dit is grote onzin:

- Het MKBA geeft aan dat het hele plan niet eens 1 waard is. Om precies te zijn 0,65! (en als je alleen de aspecten voor Vught berekent zelf negatief!)
- En waarom zouden wij als Vughtenaren genoegen moeten nemen met een 6-? Mogelijk dat uzelf tevreden was met een 6- maar wij als Vughtenaren zouden tenminste van u een 8 mogen verwachten. Het VKA+ kan echter nooit een 8 worden omdat de constitutie dat onmogelijk maakt. Zelfs geen 7. Bijvoorbeeld het scheiden van de fietsstromen op de ovondes (zoals noodgedwongen door de vele ongelukken bij de rotonde bij Van Der Valk is gebeurd) zal hier niet mogelijk zijn en anders wel heel erg kostbaar met grote hellingshoeken. Deze kosten komen helemaal op het conto van Vught.

Conclusie: Door nu niet mee te gaan in het VKA+ en enkele simpele aanpassingen te doen, zal Vught haar landelijke imago kunnen versterken en zal binnen 10 jaar (het VKA+ zal ook pas over 5-7 jaar klaar zijn) een volledige ondertunneling van 580 milj. (prijs per 2024; gebaseerd op nacalculaties Rotterdamse Baan door BAM) volledig betaald door Het Rijk worden gerealiseerd. Dat zal 50% meer zijn dan de kosten die gemaakt gaan worden voor het VKA+, de nu voorgestelde aanpassingen (echt overdreven) en de gevolgkosten. Nemen we alle kosten op lange termijn dan zal blijken dat de volledige ondertunneling veel goedkoper is dan het VKA+. Bovendien worden alle 4 de doelstellingen volledig gehaald en zelfs overtroffen en kunnen we een "central park" aanleggen op de huidige plek van de N65. Mijn voorzichtige schatting is dat de kale grondkosten meteen de nu ingelegde 16 miljoen aan waarde zullen overtreffen zodat uw leergeld zich meteen terugbetaalt.

Mijn ongevraagd maar welgemeende advies is derhalve:

Om te voorkomen dat over 10 jaar Vught in grote (verkeers-)problemen zit en problemen heeft met de leefbaarheid en oversteekbaarheid, geeft ik u graag nogmaals ongevraagd het advies dit hele plan los te laten en nu alleen de noodzakelijke maatregelen te nemen om de veiligheid bij enkele kruispunten te verbeteren. Deze maatregelen zijn:

- Snelheid N65 naar 50 km
- Stoplichten vanuit Vught langer op groen zetten en dmv lussen, AI en tzt radarsystemen *) aanpassen aan het aanbod van verkeer naar de N65 toe. Dit kan tevens tzt de doorstroom op de N65 egaliseren/optimaliseren.
- Door rood rijden van met name fietsers detecteren en zwaarder beboeten in combinatie met opvoeren van voorlichting hieromtrent op de basis- en middelbare scholen in Vught
- Zacht asfalt aanleggen
- Geluidsdetectoren met flitspalen neerzetten

Naast deze aanpassingen is het verstandig om de Vughtenaren de kans te geven uw VKA+ te kunnen beoordelen door de mij eerder voorgestelde test uit te voeren:

Om Vughtenaren en uzelf een idee te geven over de gevolgen van uw plan zouden we de volgende test kunnen doen waardoor we een beeld krijgen van impact voor het verkeer met name binnen Vught: u sluit 4 maanden de volgende wegen/afslagen (zoals ook in uw plan gebeurt) en kijkt naar de gevolgen mbt het onderliggende wegennet binnen Vught met name de verkeersstromen rondom Regina Coeli en Het Maurick College. Vanuit Vught richting N65 moeten de volgende afslagen worden geblokkeerd volgens uw plan:

1. Afslag vanuit de John F. Kennedylaan richting Den Bosch (linksaf)
2. Afslag Helvoirtseweg richting Den Bosch (rechtsaf)
3. Afslag Van Houwelingenplantsoen richting Tilburg (rechtsaf)
4. Afslag De Breautelaan richting Den Bosch (linksaf)
5. Afslag De Breautelaan richting Tilburg (rechtsaf)
6. Afslag De Viselaan richting Tilburg (rechtsaf)
7. Afslag Helvoirtseweg richting Den Bosch (rechtsaf)
8. Afslag Martinilaan richting Den Bosch (rechtsaf)
9. Afslag Martinilaan richting Tilburg (linksaf)

Vanuit de N65 richting Vught blokkeert u de volgende afslagen:

11 Afslag vanuit Den Bosch richting John F. Kennedylaan (rechtsaf)
12 Afslag vanuit Den Bosch richting Helvoirtseweg (linksaf)
13 Afslag vanuit Den Bosch richting Van Houwelingenplansoen (rechtsaf)
14 Afslag vanuit Den Bosch richting De Breautelaan (rechtsaf)
15 Afslag vanuit Den Bosch richting Martinilaan (linksaf)
16 Afslag vanuit Tilburg richting De Brautelaan (linksafd)
17 Afslag vanuit Tilburg richting Martinilaan (rechtsaf)

Een aantal deelnemers moeten de tijd opnemen en het aantal kilometers dat ze moeten omrijden.

Naast deze harde informatie zou het goed zijn dat eenieder die Vught in het hart gesloten heeft eens stil te laten staan op de N65 met name binnen Vught en op te nemen hoe mooi dit stuk Vught is met de majestueuze eiken, Villa Craijenstein en het vele groen en zich daarna te laten voorstellen hoe het eruit komt te zien na uw ingreep zijnde een open

tunnelbak met betonnen randen waar je daken van vrachtwagentrailers voorbij ziet komen en geen vrij uitzicht meer hebt naar de overkant. Wellicht kunt u hier een animatie van laten maken. Na deze proef zouden Vughtenaren een enquête moeten invullen naar hun bevindingen. Dit zou de basis kunnen zijn van een goed inhoudelijk gesprek tussen u en de Vughtenaren. Meten is weten, de rest is luchtfietserij.

Omdat deze zaak een grote negatieve impact zal hebben op Vught en haar inwoners, zal t.z.t., mocht het plan onverhoopt toch worden uitgevoerd, een onderzoekscommissie de hele gang van zaken rondom de besluitvorming onderzoeken. Dan zal naar boven komen dat er aanvankelijk een MKBA was dat dermate negatief is dat niemand op grond hiervan ooit aan dit plan zou zijn begonnen en een Rekenkamer ontbrak om objectieve onderbouwing te krijgen. Ook is volstrekt niet duidelijk waarom in 2009 de volledige ondertunneling de enige juiste ingreep was en dat dit is losgelaten voor een VKA met een half-verdiepte tunnelbak, met de rotonde tussen de Boslaan en de Vijverbosweg op maaivlak met stoplichten op de N65 en de oversteek tussen de De Bréautélaan en de Martinilaan bestond uit een fietsbrug met enorme hellingshoek die sowieso al veel ongelukken sou hebben veroorzaakt. Dit illustreert heel duidelijk dat u met z'n allen achter een waanidee aan bent gaan lopen. Helaas heb ik moeten constateren dat er bij menigeen nog steeds de illusie bestaat dat dit een goed plan is en dat we, als dit een keer is vastgelegd en de gelden worden gealloceerd, we later kunnen kijken hoe we de aanpassingen kunnen gaan invullen. Zoals eerder vermeld is dit echter onmogelijk omdat de constitutie, de noodzakelijke basis, niet deugt.

U zult, met het accorderen van dit plan, claims krijgen waar u niet meer onderuit kunt komen. U bent aan alle kanten bediend van de feiten en als u deze willens en wetens naast u neerlegt dan zult u persoonlijk rekenschap moeten afleggen en mogelijk aansprakelijk worden gesteld. Ik stel voor dat u op z'n minst de huidige Rekenkamer het geheel laat doorlichten en ophoudt met het Calimero-denken en dat u zich gaat inzetten voor een volledige ondertunneling van de N65 onder Vught door zoals u zelf in 2009 voorgesteld hebt.

Te zijner tijd zal Het Rijk zeker de noodzaak van volledige ondertunneling inzien. Door nu voor Vught te kiezen en door elektrificatie en andere innovaties ontkom je er niet aan. Die noodzaak ontstaat alleen als Vught aan Vught denkt en niet Vught opoffert aan Het Rijk. Rondom Den Haag vliegen de tunnels je om de oren. De Victory Boogie Woogie tunnel was aanvankelijk gebouwd voor 32.000 voertuigen per dag en nu blijken er maar 19.000 gemiddeld per dag deze tunnel te gebruiken. Dan moeten ze toch voor 50.000 en steeds meer voertuigen wel bereid zijn de beurs te trekken.

Ik wens u veel wijsheid toe.

*) De MKBA is gebaseerd op het VKA plan. Men vindt het niet nodig om een nieuwe MKBA te laten uitvoeren omdat de verschillen te gering zijn. Vandaar dat we ons hierop moeten baseren.