Aan het College van B & W Vught,

T.a.v. de raadsgriffier

Postbus 10100

5260 GA Vught

Betreft: Informatie over N65 Reconstructie VKA+

Vught, 12 januari 2024

Geacht College,

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.

In het verleden heb ik aangegeven en onderbouwd dat het een heel slecht plan is dat heel veel geld kost en geen enkele van de 4 hoofddoelstellingen dient en zelfs daar negatieve invloed op heeft.

Omdat ik niet onnodig in herhaling wil treden, wil ik u graag nieuwe inzichten geven die uw plan nog sterker negatief en onnodig maken:

1. De omgevingswet die 1 januari in werking is getreden eist van u inspraak door bewoners. Mij is gebleken dat bijvoorbeeld Vught Participeert, nota bene opgericht omdat het toch al schortte aan inspraak en transparantie, niet of in ieder geval onvoldoende in uw plannen is gekend laat staan is meegenomen in het proces. Dit had het eerdere debacle kunnen hebben doen voorkomen. Dit is onrechtmatig bestuurlijk handelen.
2. U geeft aan dat de Raad van State weliswaar de vorige plannen heeft afgewezen maar dat met enige aanpassingen en voldoen aan de stikstofwet, goedkeuring zal worden verkregen; Dat is een verkeerde interpretatie van de uitspraak. De Raad van State heeft geen oordeel gegeven over doelmatigheid van het plan en de som geld die hiermee gemoeid is. De huidige N65 Taskforce gaat mogelijk mee in uw plannen maar de belangen binnen deze Taskforce zijn tegenstrijdig. Een verbetering van de doorstroming op de N65 en per fietspad (Rijk, Provincie, fietsersbond) gaat ten koste van de leefbaarheid, oversteekbaarheid en veiligheid van Vughtenaren en binnen Vught (MKBA: veiligheid minus 7 miljoen) omdat de binnenwegen veel drukker zullen zijn en het aantal aansluitpunten op de N65, waardoor men kan oversteken, wordt gehalveerd en de mogelijkheid om vanuit het Noordelijk deel meteen via de N65 richting Den Bosch kan gaan, zelfs wordt weggenomen. Bovendien krijgen we op de N65 ook, met name tijdens spitsuren, plotselinge filevorming met name in de tunnelbak tussen de Vijverbosweg en de Helvoirtseweg waar 3 grote verkeersstromen elkaar moeten kruisen terwijl op de oprit naar de Helvoirtseweg opstoppingen zullen zijn die de dorstroming op de N65 zullen beïnvloeden.

3. U wilt 2 van de huidige 3 kruispunten vervangen door rotondes. Nieuw inzicht geeft aan dat rotondes, met name voor (brom)fietsers, gevaarlijker zijn dan kruispunten. Bovendien worden ze steeds gevaarlijker omdat door elektrificatie, het “langzame” verkeer steeds sneller gaat en auto’s veel sneller optrekken. Dit geeft een exponentiële toename van gevaar waardoor al snel automatisering en hulpmiddelen zoals stoplichten moeten worden ingezet.
4. Door elektrificatie ontstaat meer fijnstof van banden en remschijven. Uw plannen zorgen voor een grotere luchtvervuiling dichter bij de bevolking binnen Vught. De nu ook door u bevestigde noodzaak van een MER (ik heb dus niet voor niets onderzoek gedaan en de uitspraak uit Duitsland gevonden) zal aantonen dat dit zo’n sterk effect heeft dat de snelheid op de N65 in de komende jaren omlaag moet en dat alleen een tunnel effectief is.
5. De door u als grootste noodzaak aangedragen geluidsoverlast van maar liefst 200 woningen (1,5% van het huizenbestand) kan veel eerder, goedkoper en beter worden bestreden door de snelheid op de N65 van 70 naar 50 km/uur aan te passen. Hiermee wordt de geluidsoverlast met 6 db verminderd (minus 75%) naar een niveau van ver onder de nieuwe norm van 70db, zeker als daar de geluidsvermindering door elektrificatie en zachter asfalt aan toegevoegd wordt. Daar heb je geen 300 miljoen en 2 jaar Vught in bouwfase voor nodig. Bovendien komt dan de ondertunneling vanzelf, maar dan geheel betaald door Het Rijk.

Conclusie

Uw plan is niet duurzaam omdat na de N65 Reconstructie steeds meer wegen binnen Vught moeten worden aangepast als gevolg van de verkeerstoename ervan en door organische groei.

De leefbaarheid wordt sterk negatief beïnvloed door de verminderde oversteekbaarheid, alsook het kappen van 1165 bomen en het verplaatsen van fijnstofuitstoot dichter naar de bevolking toe. Dit alles om de doorstroom langs Vught over de N65 en over snelfietspaden te faciliteren.

De noodzaak om iets te doen is zwaar overdreven gezien het feit dat er de laatste 10 jaar zelfs nog geen eenvoudige maatregelen zijn getroffen zoals klaar-overs of flitspalen en is meer bepaald door de behoefte 100 miljoen volledig te gebruiken waardoor futiele problemen uitvergroot zijn en ongefundeerd worden aangehaald zoals de ongelukken die op de N65 hebben plaatsgevonden die geen causaal verband hebben met de huidige en/of de toekomstige situatie terwijl de ongelukken binnen Vugt juist te weinig in beeld zijn en na de Reconstructie veel vaker zullen voorkomen. Het Rijk vindt de N65 niet gevaarlijk. Termen als “niets doen is geen optie” en “we er hebben al zoveel in geïnvesteerd (16 milj.)” en “de Raad van State vond het een goed plan alleen even wachten totdat we akkoord krijgen voor de stikstofuitstoot om dit plan door te zetten” gebruikt u om mensen onder druk te zetten om mee te gaan in uw plan maar zijn bedrieglijk. (Bijna) niets doen is nu de beste optie.

Om Vughtenaren en uzelf een idee te geven over de gevolgen 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.

De beste oplossing om de 4 hoofdoelstellingen nu al aan te pakken 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

Tenslotte

Normaal gesproken draagt degene die plannen wil realiseren de gegevens met deugdelijke financiële onderbouwing aan aan diegenen die het moeten beoordelen, betalen en ermee moeten leven ic. de Vughtse bevolking. Helaas is uw plan eerst gepresenteerd middels een animatie waarna de Gemeenteraad uw plannen heeft goedgekeurd (ook zij zijn medeplichtig) en daarna kwam na jaren de “onderbouwing” omdat hiernaar gevraagd werd en ten tijde van de presentatie nog ontbrak. Op basis van uw onderbouwing zou normaliter niemand een dergelijke financiering aangaan. Uw plan zal Vught in de komende 10 jaar in haar bouw-greep houden en hiermee is de enige échte oplossing, zoals u daar in 2009 ook volledig van overtuigd was, teniet gedaan. Hopelijk wordt uw inzicht niet vertroebeld door de initiële 100 miljoen die door het Rijk beschikbaar zijn gesteld, de teleurstelling dat het plan niet geaccepteerd werd en uw drang om alsnog uw gelijk te halen ten koste van Vught. Bij twijfel niet inhalen. Zoals de heer van de Mortel ooit zei “Je kunt het maar een keer goed doen”.

Ik ga ervan uit dat er een grondige MER wordt uitgevoerd, een nieuwe MKBA wordt gemaakt, dat de rekenkamer uw plan zal beoordelen op haalbaarheid, rechtmatigheid en doelmatigheid en dat de Raad van State, omdat de landsadvocaat graag procedeert, wederom uw plan zal afkeuren.

Als uitvinder van o.a. Intomast, Brushkeeper en Sunshower, ben ik voor vernieuwing en goede plannen maar van welke kant je het ook bekijkt, dit plan deugt van geen enkele kant.

Hoogachtend,

*) Zo zijn er al in Verschillende Britse steden monitoringsystemen met camera’s in combinatie met *convolutional neural networks*. Dit zijn AI systemen die instaat om het aantal verkeersdeelnemers te bepalen, maar het systeem weet ook of het om auto’s, vrachtauto’s, bussen, taxi’s, voetgangers, fietsers of zelfs stepjes en e-scooters gaat. Ook reistijden en bijna-ongelukken zijn dankzij de AI af te leiden. Steeds meer wegbeheerders in Nederland, België en Denemarken zetten camera’s met AI in om op soortgelijke wijze de vaak nog ‘onderbemeten’ modaliteiten fietsers en voetgangers te monitoren. De FlowCube is daar een voorbeeld van.