Inspreken i.z. agendapunt 5.1 Raadsinformatiebrief Voortgang KTM

De modernisering van de N65 kent een lange geschiedenis waarbij belangen werden afgewogen van de burgers in de gemeente Vught en de belangen die de provincie behartigt, met name de doorstroming over de N65 naar de A65 visa versa. De ontwikkelde plannen, bekend als de VKA+ variant, sneuvelden bij de Raad van State

In lijn met het respecteren van de uitspraak van de Raad van State en met het oog op de belangen van de burgers van de gemeente Vught werd door de stuurgroep N65, waar ook de gemeente Vught in zit, gekozen voor het vaststellen van korte-termijn-maatregelen.

Een innovatie enquête werd georganiseerd door het projectteam N65, waarbij ook het verminderen van de maximumsnelheid tot 50 km/h werd voorgelegd. Een maatregel die tot de realisatie van de oorspronkelijk doelstellingen zou kunnen leiden: meer verkeersveiligheid, minder luchtverontreiniging, minder verkeerslawaai en een betere aansluiting van de dorpshelften van Vught.

Helaas bracht oppositie van de Provincie en Rijkswaterstaat deze maatregel buiten beeld. Argument was dat deze maatregel tot verminderde doorstroming zou leiden voor het volume van het verkeer dat nu over de N65 rijdt. Daarbij overigens vergetend dat het ontbreken van effectieve vertraging van het verkeer juist tot dit verkeersvolume leidt.

Ondertussen wordt de VKA+ variant politiek nog steeds als voorkeursvariant beschouwd. Nadat deze in 2022 was gesneuveld vanwege stikstof wordt verwacht dat de stikstof-problematiek op den duur zal verdwijnen doordat de emissieruimte wellicht toe zal nemen of de normen zullen worden aangepast. Misschien.

Maar dat zal niet helpen: stikstof zal niet het probleem blijken te zijn. De gezondheid gerelateerde concentraties van fijn stof, vooral PM2.5, en stikstofdioxide zullen de beperkingen opleggen.

Ingegeven door resultaten van een reeks van wetenschappelijke onderzoeken, misschien wel het meest uitgebreide in zijn soort, zijn door de WHO in 2021 de aanbevolen maximale concentraties van fijn stof en stikstofdioxide drastisch verlaagd. De Europese Unie heeft deze reductie deels overgenomen en voor PM2.5 en NO2 de normen tot 40 en 50% van de huidige normen verlaagd en de lidstaten verplicht dit in 2026 op te nemen in de nationale wetgeving en van kracht te laten zijn in 2030. Dit kan zeker worden gezien, en wordt breed gedragen ook zo gesteld, als de route naar de door de WHO aanbevolen waarden die nog een factor 2 lager zijn.

Dit alles is relevant omdat wonen langs een drukke verkeersweg, volgens de WHO binnen 300 tot 500 meter afstand, met verkeerintensiteit van meer dan 10.000 vbpe, voor de N65 zijn dat er meer dan 45.000, blijvende en ernstige gezondheidsschade veroorzaakt.

Dit stelt de verantwoordelijke autoriteiten voor een belangrijke opgave. Bescherming van de volksgezondheid is een van de belangrijke opdrachten voor de overheid. En daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat zelfs onder de nieuwe normen, geldig vanaf 2030, er nog steeds gezondheidsschade is.

Deze nieuwe feiten, hoewel nieuw, in mei 2024 is de raad al gewezen op deze ontwikkelingen, maken dat een VKA+ variant niet meer als een mogelijke oplossing kan worden gezien. Meer verkeer leidt tot meer luchtverontreiniging en dus meer gezondheidsschade. De onthoudingsplicht in het luchtkwaliteitsbeleid maakt een dergelijke maatregel al ontoelaatbaar. En verwacht mag worden dat net zoals in 2022 de VKA+ variant sneuvelde waarbij stikstof het thema was, dat bij voortzetting van deze variant of iets dat er op lijkt deze zal sneuvelen vanwege het thema volksgezondheid.

Participatie is relevant bij een zo ingrijpende ontwikkeling voor de bevolking van de gemeente Vught en dus is het van belang dat ook het gemeentebestuur zich volledig informeert over alle aspecten rondom de N65 ontwikkeling, dus ook die van de volksgezondheid, en zich primair verantwoordelijk voelt voor het belang van de burgers in de gemeente. Wie zou het anders moeten doen?

Het mag duidelijk zijn dat VughtParticipeert vindt dat we geen tijd, geld en energie moeten besteden aan een doodlopende weg, maar moeten onderkennen dat doorgaand verkeer, waarvan veel vrachtverkeer, geen plaats heeft in een dorp.

Laat ons gemeentebestuur dat doen wat de enquête heeft opgeleverd en laat zij vooral zorgdragen voor de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van onze gemeente en dat op korte termijn. Zij heeft nadrukkelijk belangrijke argumenten voor haar keuze voor het goede alternatief en om niet tot 2027 te wachten maar nu te beginnen. Het zouden toch kortetermijnmaatregelen zijn?