Dames en heren,

“Vught streeft naar een leefomgeving die gezond, veilig en duurzaam is.” Dat staat in de Omgevingsvisie en Samen voor Vught is het daar grondig mee eens. Het is ook aangenomen beleid en volgens de Omgevingswet is de gemeente verplicht om dat beleid dan ook uit te voeren. Hetzelfde beleid wordt nagestreefd door Provincie en Rijk. De Omgevingsvisie vormt daarmee een prima uitgangspunt voor de discussie van vanavond: wat te doen met de N65?

Wat hier mooi op aansluit is het Schone Luchten Akkoord, dat mede door Vught ondertekend is en de ambitie heeft om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Dat is hard nodig, want Vught heeft na IJmuiden de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Dat wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de N65 die midden door het dorp loopt en steeds meer gebruikt wordt als doorgangsroute voor zwaar vrachtverkeer. De N65 is vervuilend, geeft geluidsoverlast, splitst het dorp in tweeën en is daarnaast ook nog onveilig.

Om deze problemen het hoofd te bieden is lang geleden de verdiepte ligging bedacht, de VKA+. Die scheidt het doorgaande verkeer van het lokale verkeer en dat is inderdaad veel veiliger en vooral goed voor de doorstroming van de N65. Eén nadeel is dat het ook leidt tot meer verkeer in het dorp omdat de bewoners van Vught maar op een paar plekken de verdiepte weg op kunnen. Daarmee neemt de veiligheid en leefbaarheid in het dorp allen maar weer af. Een ander nadeel is dat de verdiepte weg veel meer verkeer zal aantrekken en daardoor leidt tot meer verkeerslawaai en een hogere uitstoot van onder andere fijnstof. Dit lost zich niet vanzelf op met de komst van elektrische auto’s, want die zijn zwaarder en dat leidt juist tot meer geluidsoverlast en meer fijnstof.

Het mag duidelijk zijn: de VKA+ is ingehaald door de tijd waarin de kwaliteit van de leefomgeving belangrijker is dan de doorstroming van het verkeer. De VKA+ is ook financieel niet meer haalbaar omdat de realisatiekosten inmiddels veel hoger zijn; zeker over vijf of tien jaar zal het budget niet toereikend zijn. Het is dus tijd om afscheid te nemen van dit plan en op korte termijn werk te maken van een verbetering van de leefomgeving. De denkrichting die Samen voor Vught heeft voorgesteld is Parkweg65.

Het belangrijkste aspect van Parkweg65 is de afname van verkeer, met name het doorgaande vrachtverkeer. Voor doorgaand vrachtverkeer hebben we in Nederland immers snelwegen en daarnaast wordt stevig ingezet op het spoor. Maar dat hoef ik hier in Vught niet uit te leggen. Meer concreet stellen we voor om de N65 tussen Tilburg en Den Bosch af te schalen tot een regionale ontsluitingsweg met één rijstrook. Hierdoor worden de kernen van Vught en Helvoirt ontlast van doorgaand verkeer en kunnen bedrijven, bewoners en bezoekers de Parkweg65 zelf gaan gebruiken. Dit vermindert ook het sluipverkeer op de ring in Vught (Laagstraat-Vijverboslaan- Bosweg-Loonsebaan-Postweg). Uiteraard gaat de snelheid naar 50 km/u binnen de bebouwde kom en worden er rotondes aangelegd in plaats van verkeerlichten. Daardoor wordt ook de oversteekbaarheid van de N65 verbeterd.

Ja maar Rijkswaterstaat! Die wordt voorgesteld als de grote boeman die alleen maar oog heeft voor doorstroming en alle vrachtwagens door Vught wil laten rijden. Maar Rijkswaterstaat voert zelf ook een ontmoedigingsbeleid voor autoverkeer, onder andere door spitsmijden en het stimuleren van openbaar vervoer. Op die manier is afgezien van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd en is ook de N44 bij Wassenaar afgeschaald. Dichterbij worden innovaties getest op de A58 bij Oirschot.

Landelijk loopt het verkeer tegen grenzen aan, en Vught heeft alle reden om haar stem te verheffen, met alle spoor- en wegverkeer binnen de gemeentegrenzen. Samen voor Vught heeft in 2010 zij aan zij met de gemeente gestreden voor een verdiepte ligging van het spoor. Dat is er gekomen. Laten we nu ook de handen ineenslaan voor een afgeschaalde N65. Voor een leefbaar Vught. Wie is daar nou niet voor?