



---

# INFORMATIE VKA+

---

Achtergrondinformatie t.b.v. besluitvorming



14 FEBRUARI 2019

Aan: de leden van de Commissie Ruimte en de overige leden van de Gemeenteraad Vught

Vught, 14 februari 2019

Betreft: voorstel VKA+ N65

Geachte raadsleden,

In het ontwerp Bestemmingsplan "N65 Vught" en de Startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught - Haaren Datum 16 mei 2013 Status Definitief, lees ik onder andere, ik citeer:

"Het primaire doel van de verkenning is verbetering van de leefbaarheid. Bij leefbaarheid gaat het om geluidsniveau, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van barrièrewerking tussen woongebieden aan weerszijden van de N65".

"Lokaal belang: Vught streeft naar een hoogwaardige milieugezondheidssituatie voor omwonenden voor alle milieu- cq. leefbaarheidseffecten. Uitgangspunt is om de belasting voor omwonenden niet te laten toenemen en op bestaande knelpunten te laten afnemen". U hoort: luchtkwaliteit is van eminent belang.

"Verbetering van bereikbaarheid en doorstroming op de N65 is niet de primaire drijfveer van deze verkenning". N65 is van secundair belang.

En wat brengt dit VKA+?

Door het halveren van het aantal op- en afritten van en naar de N65 neemt het verkeersaanbod binnen Vught toe (minimaal 25% met uitschieters van meer dan 300%) . Dus wordt de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid verslechterd, neemt de barrièrewerking toe en dus de leefbaarheid af. Er is weliswaar een iets betere doorstroming van met name vrachtverkeer over de N65, maar dat zorgt ook voor meer uitstoot.

Ik lees ook: "Tijdens de verkenning wordt een kosten-batenanalyse opgesteld. De maatschappelijke baten moeten groter zijn dan de kosten".

De huidige MKBA, gebaseerd op het VKA, is negatief en geeft 6 miljoen minder veiligheid aan. Een nieuwe MKBA zal iets minder negatief zijn maar nog steeds fors negatief.

Wat je hier ziet is dat het traject met de beste bedoelingen is ingezet maar langzaam aan een eigen leven is gaan leiden, of door andere krachten de verkeerde richting is uitgeduwd, waardoor de uitgangspunten en Gemeentelijke Belangen van Vught uit het oog zijn verloren.

Toch wordt beweerd dat de leefbaarheid in Vught door het VKA+ wordt bevorderd. Ik zou u willen vragen daar een cijfermatige onderbouwing voor te willen geven. Een MER lijkt mij ook wenselijk. U wilt toch weten wat dit voor effect heeft op de luchtkwaliteit in Vught? Meten is weten.

Het steeds maar achterhouden van deze cruciale informatie roept vragen op als: is deze informatie wel aanwezig? Of ondersteunen de cijfers uw conclusies niet?

Om deze speculaties weg te nemen en uw plannen goed te onderbouwen zie ik graag de volgende cijfers tegemoet:

1. De verwachte verkeersstromen zowel absoluut als relatief (ijkpunt ultimo 2018) voor de komende 10 jaar (dus voor, tijdens en na de VKA+ ingreep) van de aantallen fietsers, auto's

en vrachtauto's tijdens de spitsen 7.30-9.00 en 12.00-13.00 en 17.00-18.30 uur met de onzekerheidsmarge op de volgende wegen:

- De Postweg en met name de rotonde van de Postweg
  - De rotonde bij Hotel de Witte
  - De oversteek De Bréautélaan-Martinilaan-
  - De Vijverbosweg-Boslaan
  - De Helvoirtseweg
  - Heikantstraat- Olmenlaan
  - De Jagersboschlaan
2. De mate waarin de lucht en de geluidsoverlast binnen Vught op diezelfde wegen wordt beïnvloed in absolute en relatieve zin. Dus een MER.
  3. De mate waarin de veiligheid wordt verbeterd. Dus te verwachten ongelukken en mogelijk dodelijke slachtoffers.

Op grond van deze cijfers kunnen we een balans opmaken en kijken of dit VKA+ de investering van 33 miljoen en de andere maatschappelijke kosten zoals verlies van het landelijke karakter, de malaise in de bouwperiode en de financiële risico's en consequenties waard is of dat we het geld beter kunnen besteden aan bijvoorbeeld de energietransitie.

Ik begrijp uw dilemma. Er zit al veel geld en energie in dit plan. Toch verzoek ik u even afstand te nemen, u te verplaatsen in de willekeurige Vughtenaar en u af te vragen of hij of zij daar zoveel beter van wordt en of er geen andere, betere investeringen zijn zoals de energietransitie die ons binnenkort te wachten staat.

Voor het oorspronkelijke idee, verbetering van de veiligheid van overstekende jeugd bij de De Bréautélaan-Martinilaan, hoeven wij niet te wachten tot 2025. Dat kan goedkoop worden opgelost. Nu meteen kunnen we de N65 tot een 60 of 70 km weg maken, flitspalen en VRI's installeren en camera's tegen door rood licht rijdende fietsers (er vinden overigens nauwelijks ongelukken plaats). Tegen de geluidsoverlast kunnen, waar nodig, lage doorzichtige schermen worden geplaatst. Bovendien komt de tunnel dan vanzelf dichterbij maar dan betaald door het Rijk.

In afwachting van deze cijfers verblijf ik met dankzegging voor uw aandacht,

Hoogachtend,