

Zienswijze N65 - PHS in relatie tot primaire verkeersstroom Vught; Aanvulling

Vught, 28 april 2020.

Geacht college,

Aan mijn eerder met u gedeelde zienswijze wil ik graag het volgende toevoegen.

Ik kan me goed voorstellen dat het lastig is om vanuit een hollistisch perspectief besluiten te nemen over de impact van de diverse plannen op de toekomstige verkeers- en vervoersstromen en de impact daarvan op onder andere de verkeersveiligheid. Het heeft me de nodige moeite gekost om inzicht te krijgen in het Verkeers- en vervoersplan en in de Gebiedsvisie Spoorzone de dato 2016 ten aanzien van de PHS en om deze inzichten vervolgens te combineren met de N65 plannen.

Dit inzicht heeft geresulteerd in de volgende aanvullende opmerkingen.

Het in mijn eerdere bijdrage beschreven voorstel voor een ontsluitingsweg langs het spoor kan worden gezien als alternatieve netwerkoplossing voor de door Arcadis voorgestelde netwerkoplossing voor de Voorst tot Voorststraat (De reductie van het verkeer op de Van Voorst tot Voorststraat moet worden gerealiseerd door verkeer vanuit Vught-zuid via de Wolfskamerweg en de Vijverbosweg te leiden naar de A2 en N65.

Na lezing van de Gebiedsvisie Spoorzone concludeer ik dat de door mij voorgestelde ontsluitingsweg conflicteert met deze visie. Hierbij neem ik aan dat de Gebiedsvisie nog actueel is.

In de Gebiedsvisie Spoorzone wordt bij het station een parkachtige omgeving voorzien. Mijns inziens moet de gemeente Vught een keuze maken tussen deze parkvisie en een betere en veiliger verkeersafwikkeling zoals in mijn eerder gedeelde voorstel.

De toegevoegde waarde van de parkvisie is in mijn ogen twijfelachtig gezien de beperkte omvang, de treinen die er door heen denderen en de hoeveelheid parkeerplaatsen voor de forensen. Mijn voorstel voor de ontsluitingsweg biedt bovendien de mogelijkheid te voldoen aan de in het Verkeers en vervoersplan (VVP) vermelde visie van verknopen van bus en spoor. Deze is in de herziening van het VVP in 2016 geslactofferd.

Ad. 2: Onderzocht is of het verknopen van bus en spoor bij het station mogelijk is. In de lijnvoering (rijtijden), inpassen van een haltevoorziening en de noodzaak tot terugrijden naar de Helvoirtseweg levert dit problemen op. Gebruik van andere straten is niet mogelijk vanwege het krappe wegprofiel. Op basis van overleg met de vervoerder en betrokken partijen binnen PHS is het uitgangspunt van een directe koppeling van een route/haltevoorziening voor de bus naar het NS-station losgelaten. De koppeling tussen trein en bus wordt nu binnen PHS gemaakt door centrale haltevoorzieningen op de Helvoirtseweg te situeren. Deze haltes liggen op de directe loop- en fietsroutes van en naar het station, als ook in de zichtlijn van het verdiepte spoor.

De in de herziene VVP voorgestelde halteplaatsen op de Helvoirtseweg worden overigens voorzover ik heb kunnen nagaan niet meegenomen in de beoordeling door Arcadis van de toekomstige situatie van de Helvoirtseweg.

Dergelijke haltes op een toch al niet al te brede weg belemmeren niet alleen de verkeersdoorstroming. Zij leiden tot meer gevaarlijke verkeerssituaties zeker met het oog op de verwachte verkeerstoename, tenzij deze haltes GEEN gebruik maken van het fietspad. Fietsers en dan met name snellere fietsers zullen geneigd zijn een stilstaande bus in te gaan halen. De praktijk bij de Lambertus toren toont dat aan.

Met vriendelijke groet.

M.P.M. (René) Schellekens
Taterhof 16
5261 BX Vught