

## **Goedenavond Commissieleden,**

Namens de bewoners en als bewoner van de Helvoirtseweg wil ik u houden aan uw afspraken en doelstellingen.

U bent zo goed gestart. In het MIRT geeft u aan PRIMAIR te streven naar een verbetering van leefbaarheid en veiligheid. U wilt de barière werking tussen de wijken in Vught wegnemen. Een SECONDAIR doel is de doorstroming op de N65.

De situatie op het lokale verkeersnet zou NIET mogen verslechteren. Een keiharde garantie voor de bewoners en weggebruikers van Vught. Fantastisch.

OM OVERLAST OP HET ONDERLIGGEND VERKEERSNET TE VOORKOMEN bepaalt u dat de oprit via de Heikantstraat/Olmenlaan dicht moet.

Maar uw koers is 180 graden gedraaid. Beleid is aansluitend aangepast, met als gevolg:

- Vughts verkeer naar Den Bosch en A2 wordt voortaan door het Centrum van Vught geleid. En dat is nogal wat in een groeiend en populair forensen dorp.
- De reeds bestaande druk van en naar het Centrum wordt opgevoerd door een verdubbeling van gemotoriseerd verkeer.
- Dit verkeer wordt vervolgens via een onoverzichtelijke kruising en de uiterst krappe Heikantstraat en Olmenlaan, de N65 op gejaagd

Vooruitlopend op het Arcadis onderzoek, concludeert u dat het VKA+ binnen de normen past. De kernvraag is echter: komt er meer of minder overlast. Wordt de situatie beter of juist slechter op het lokale verkeersnet.

## **Allereerst de Veiligheid**

In de afgelopen periode, zijn 45 ongevallen op de Helvoirtseweg geregistreerd. Hierbij zijn 9 gewonden en 1 dode gevallen.

Opvallend is dat Arcadis uit gaat van slechts 13 ongevallen, alleen die registraties waarvan een nauwkeurig locatie opgemaakt is.

Wat gebeurt er bij een verdubbeling van de verkeersintensiteit? Wordt de veiligheid beter of slechter?

Het antwoord ligt vrij voor de hand, de kans op een ongeval neemt toe en dus **ONVEILIGER!**

Hier wordt door Arcadis met geen woord over gerept. U doet er niets mee.

### **Dan de barrièrewerking.**

Er wordt dubbel zo veel verkeer het centrum in en uit geleid. Minstens 11000 motorvoertuigen per etmaal.

Leidt dit tot meer of minder opstoppingen bij de kruispunten?

Is het makkelijker of juist lastiger in- of uitparkeren?

Leidt dit tot meer of minder irritaties in het verkeer?

Ook dit antwoord ligt vrij voor de hand. De kans op opstoppingen bij kruisingen neemt toe. In en uitrijden wordt problematischer. En meer mensen zullen vanuit irritatie onverantwoord rijgedrag gaan vertonen. Met alle gevolgen van dien.

Hier wordt door Arcadis met geen woord over gerept. U laat het gebeuren.

### **Tot slot de leefbaarheid**

Het verkeer naar het centrum verdubbelt van 2 naar 4 miljoen motorvoertuigen per jaar. Hier zitten ook dubbel zoveel vrachtauto's bij.

Neemt de uitstoot van fijnstof, stikstof eerder toe dan af?

Is er meer of minder geluidsoverlast?

Neemt het trillingen niveau eerder toe dan af?

Ook dit antwoord ligt vrij voor de hand. Er komt twee keer zoveel verkeer door de straat. Al deze voertuigen stoten uit, maken geluid en veroorzaken trillingen. Dus de kans op overlast neemt eerder toe dan af. Volgens Royal Haskoning ver boven de norm.

Hier wordt door Arcadis nauwelijks over gerept. U neemt het op de koop toe.

### **Uw Ontwerp**

Mocht u halstarrig vasthouden aan dit bestemmingsplan, neem dan het gehele rapport van Arcadis serieus. Dus niet alleen die delen die uw verhaal bevestigen.

Sla de verkeerslichten van de N65 alvast op voor het plaatsen van 3 verkeerslichten aan de Helvoirtseweg. En verleg het fietspad van noord naar zuid ter hoogte van de Rembrandtlaan. En als kers op de taart: geef alle flitspalen kado aan de Helvoirtseweg.

Deze maatregelen schuift u op de lange baan.

## **Kortom**

Uw weet het secundaire doel, doorstroming van de N65, volledig te realiseren.

Voor het primaire doel de veiligheid, leefbaarheid en barrièrewerking in het centrum van Vught zijn zelfs bij een investering van dik 30 miljoen euro noch maatregelen, noch ruimte, noch geld voorzien.

Wel plaatst u een tweetal rotondes op ruime afstand van elkaar op een mega groot kruispunt.

Waarom geen ruimte voor een geld sparende variant, zoals de ovaal? Waarom geen onderzoek naar een variant met een betere scheiding en spreiding van doorgaand en lokaal verkeer?

Is het landschappelijk gezien minder aantrekkelijk?

Hoe dan ook: We vragen u dringend juist het primaire doel ook voor het Centrum van Vught te respecteren.

Dit betekent het ontwerpplan zodanig herzien dat er MINDER in plaats van MEER overlast ontstaat.

**DANK VOOR UW AANDACHT.**