

Reactie en vragen naar aanleiding van het onderzoek en rapport van de Task Force N65

Philip Helmer <philip.helmer@vughtparticipeert.nl>

Wo 13-12-2023 18:15

Aan:Secretariaat B&W <bestuur@vught.nl>

CC:Griffie Gemeente Vught <griffie@vught.nl>

 2 bijlagen (222 kB)

231207 Bosvariant Zuidtangent.Bereikbaarheid op orde.vs4.pdf; 231211 N65 vragen aan gemeentebestuur na rapport TF.pdf;

Let op: Deze mail komt van buiten onze organisatie. Help mee om onze organisatie veilig te houden en denk na voordat je op een link klikt of een bijgevoegd bestand opent.

Geacht bestuur van de gemeente Vught,

bijgaand onze reactie en vragen naar aanleiding van het onderzoek en rapport van de Task Force N65.

Wij verzoeken u deze brief op de agenda te zetten van de Raadsinformatie Dialoog van 14 december 2023 en vooraf te verspreiden onder de gemeenteraadsleden.

Wij zien uw antwoorden graag binnen 3 weken tegemoet.

Met vriendelijke groet,

A. Philip M. Helmer (voorzitter)

Mobiel: +31 621 888 701

Mail: philip.helmer@vughtparticipeert.nl



Word lid van [VughtParticipeert](https://vughtparticipeert.nl) en doe mee!

Vught 13 december 2023

Brief aan gemeentebestuur met cc aan de gemeenteraad

Geacht bestuur van de gemeente Vught,

Wij hebben kennis genomen van de rapportage van de Task Force N65. De korte tijd tussen vrijgave van deze documenten en de Raadsinformatie Dialoog a.s. donderdag 14 december, is onvoldoende om het rapport en de conclusies volledig te kunnen beoordelen.

Desalniettemin moeten wij tot onze teleurstelling vaststellen dat het in het coalitieakkoord opgenomen voornemen van dit gemeentebestuur, om actieve participatie mogelijk te maken, er van participatie in dit project geen sprake was. Het gemis aan participatie is dan ook een mogelijke verklaring waarom eerder aangeboden alternatieven voor de reconstructie van de N65 niet of onjuist zijn beoordeeld.

Wat ook opvalt is de schijnbaar dominante houding van de wegbeheerder, waardoor alternatieven, die vooral de doelen voor de inwoners zouden dienen, nauwelijks op hun waarde lijken te zijn geschat.

Ook is opvallend dat de onderzoeksresultaten van Antea niet overeenkomen met de voorgestelde keuze opties in het advies van de stuurgroep. In het advies hebben 2 van 3 opties de VKA+ als basis terwijl, volgens Antea, deze opties, op basis van stikstof, als kansloos moeten worden gezien.

Gelet op de onvolledigheid van de onderzochte alternatieven, de afwezigheid van participatie en de inconsistentie tussen onderzoeksresultaten en keuze opties, moeten wij dit rapport en conclusies, als vertrekpunt voor een toekomstige reconstructie van de N65, afwijzen. Dit onderzoek heeft geen basis opgeleverd voor een kansrijk project ter verbetering van de situatie op en rond de N65.

Nu er geen concreet voorstel voor een toekomstige reconstructie van de N65 ter tafel ligt, heeft het uitwerken en implementeren van acute en eerder uitgestelde onmiddellijke maatregelen nu de hoogste prioriteit. Wij adviseren de gemeenteraad zo snel mogelijk het participatieproces voor de onmiddellijke maatregelen in gang te zetten, waaraan VughtParticipieert een constructieve bijdrage aanbiedt.

Vragen

Wij verzoeken het gemeentebestuur antwoord te geven op de volgende vragen, gerubriceerd naar de 3 uitgangspunten van de Vereniging VughtParticipieert.

Transparantie:

- Als het doel van dit onderzoek zou moeten zijn een keuze te maken voor de toekomst, waarom en op basis waarvan zijn verschillende alternatieven buiten beschouwing gelaten?

- Een bijzondere vorm van de graaftunnel is de Lunettentunnel die minder diep onder de grond ligt en voorzien is van een parkachtig sedumdak. Deze Lunettentunnel is constructief doorgerekend door bureau Aronsohn en de kosten zijn gecalculeerd door het gespecialiseerde bouwkostenbureau IGG. De kosten blijken in dezelfde orde van grootte te liggen als de VKA+. Deze Lunettentunnel is ook uitgebreid door ons aangedragen aan de gemeente. Waarom is de Lunettentunnel door u in het geheel niet beschouwd in uw analyse?
- Hoe verklaart u dat uw boortunnel €800 miljoen zou gaan kosten terwijl een dubbele tunnel voor aanzienlijk meer verkeer bij de A2 Maastricht indertijd €890 miljoen heeft gekost?
- In de Haalbaarheidsstudie op pagina 27 staat over de Zuidtangent: “Of een dergelijke oplossing wordt betrokken is (...) een sterk politieke afweging. Gezien eerdere afwegingen (...) is in eerste instantie niet uitgegaan van het meenemen van een dergelijke oplossing naar fase 2.” Waarom staat deze zinsnede niet in het Advies van de Stuurgroep en waarom is deze keuze niet aan de politiek overgelaten?
- In het Advies worden slechts ambtelijk-technische argumenten voor de Zuidtangent genoemd en niet dat de Zuidtangent een oplossing is die ook door de gemeenteraad politiek omarmd kan worden?
- Waarom is uitsluitend een Zuidtangent beschouwd die uitgaat van directe aansluiting op de zuidelijke woonwijk van Vught bij de Esscheweg? Deze aansluiting zorgt voor extra bestemmingsverkeer op de Zuidtangent terwijl deze omleiding juist specifiek bedoeld is voor doorgaand verkeer.
- Uit een studie van Bosvariant blijkt dat het schrappen van deze aansluitingen zorgt voor een voldoende goede bereikbaarheid ook bij de 2 x 1 rijstrook variant waarbij deze qua bereikbaarheid vergelijkbaar is met VKA+. Dus waarom heeft u deze oplossing niet beschouwd, waarvan de kosten aanzienlijk lager liggen dan de VKA+? Zie bijlage 231207 *Bosvariant Zuidtangent.Bereikbaarheid op orde.vs4*.
- Waarom heeft u de verschillende alternatieven vergeleken met de VKA+ variant als referentie, terwijl de huidige situatie de vertrekbasis is?
- Waarom houdt u de optie van de VKA+ variant als toekomstige optie open terwijl het inmiddels meermaals is vastgesteld, ten laatste in het rapport van Antea, dat deze niet realiseerbaar is?
- Hoe vaak wilt u nog laten uitrekenen en door experts laten bevestigen dat er geen stikstofruimte is langs onze 2 Natura 2000 gebieden en waarom zijn de uitspraak van de RvS en die in het rapport van Antea, niet voldoende om deze weg definitief af te waarderen en iedere verkeerstoename te voorkomen?

Participatie:

- Hoe verhoudt de afwezigheid van participatie zich tot de ambitie voor participatie van de gemeenteraad, recentelijk herbevestigd door de nieuwe coalitie en vastgelegd in het coalitieakkoord?



- In hoeverre vertegenwoordigt de gemeente binnen de Task Force primair de belangen van de inwoners als het gaat om verkeersveiligheid, schone lucht, vermindering verkeerslawaaï en oversteekbaarheid?
- Is de gemeente van mening dat alleen met actieve betrokkenheid van en optimale transparantie voor de inwoners en belangenorganisaties, een goede en acceptabele oplossing gevonden kan worden?
- Hoe borgt de gemeente een actieve participatie, ook als zij niet de opdrachtgever is?
- Zou een actieve participatie van de belangengroepen in Vught hebben kunnen voorkomen dat nu achteraf blijkt dat uw onderzoek onvolledig is en de vergelijking van de alternatieven onbruikbaar?

Zuivere besluitvorming:

- Waarom is bij het beoordelen van de tunnelvariant uitsluitend een tunnel op basis van de boortechneik beschouwd, terwijl u in de inleiding zelf spreekt over een bredere analyse aangeduid als (boor)tunnels dat ook op deze wijze extern gecommuniceerd is en waarmee dus verwachtingen geschapen zijn?
- Voorgaande vraag klemmt des te meer daar wij eerder een graaftunnel hebben voorgelegd, waarvan zonder meer verwacht mocht worden dat deze net als de andere aangedragen varianten, zoals de Zuidtangent, Parkweg en 50 km/h, ook beschouwd diende te worden. Waarom de graaftunnel dus niet?
- De door u beschouwde boortunnel kent evenals de door ons aangedragen graaftunnel nu eindelijk ook géén invoegstroken in de tunnel die complex en kostbaar zijn. Een mogelijke verwijzing naar uw eerdere beschouwing van een graaftunnel door RAIinfra, geeft dan ook op voorhand geen pas. Dus nogmaals de vraag waarom u de graaftunnel nu niet beschouwd heeft zoals die door ons heel duidelijk voorgestaan was en is?
- Op basis van welke argumentatie houdt u staande dat de VKA+ variant nog steeds te prefereren is, terwijl uit uw eigen vergelijking de 50 km variant duidelijk het beste presteert, zeker als men de oorspronkelijke doelstellingen van verkeersveiligheid, geluidshinder en luchtkwaliteit meeweegt?
- Is het niet bevreemdend dat de Task Force serieus voorstelt de maximum snelheid op de VKA+ variant te verlagen naar 70 km/uur, terwijl het ontwerp van de VKA+ gebaseerd is op 100 km/uur?
- Houdt dit niet in dat op termijn, mocht de VKA+ variant gekozen worden, het doorgaand verkeer met minimaal 100 km/uur door onze dorpskernen (immers in het kader van VKA+ nu al administratief buiten de bebouwde kom geplaatst) gaat rijden?

Tenslotte

De Vereniging VughtParticipeert wil haar leden zo snel mogelijk informeren over actuele zaken. Om die reden verzoeken wij u onze vragen binnen 3 weken te beantwoorden, in ieder geval niet later dan 12 januari 2024, zodat wij ons goed op de Commissievergadering van 18 januari 2024 kunnen voorbereiden.



PS deze brief zullen wij op onze website plaatsen en opnemen in onze periodieke nieuwsbrief. Ook uw antwoorden en onze commentaren daarop, zullen wij op die manieren publiceren.

Zuidtangent 2 x 1 voldoet aan bereikbaarheid

Door het schrappen van niet-realistische aansluiting op rustige woonwijk Vught-Zuid

In de Zuidtangent is door de Task Force voorzien in een directe aansluiting op Vught-Zuid ter plaatse van de Esscheweg die 6.000 extra voertuigen per etmaal op de Zuidtangent veroorzaakt. Dit betreft dus géén doorgaand verkeer waarvoor de Zuidtangent bedoeld is.

Deze directe aansluiting geeft een onnodige belasting van de natuurlijke leefomgeving evenals in de zuidelijke rustige woonwijk. Door het schrappen van de aansluiting daalt de verkeersintensiteit zo dat de I/C verhouding op de Zuidtangent 2 x 1 vergelijkbaar is met de verkeersafwikkeling op de VKA+.

Toetsing N65 varianten aan doel bereikbaarheid								
Variant	traject	west richting rijden	oost richting rijden	mvt/ etm	I/C Ochtend		I/C Avond	
					west	oost	west	oost
Referentie 2040	M – H*	29,0	28,4	57,4	0,5	0,6	0,5	0,6
VKA+	M – H*	35,9	36,3	72,2	0,7	0,8	0,8	0,8
VKA+ Optimum 70 km/h	M – H*	31,2	30,8	62,0	0,6	0,8	0,7	0,7
Zuidtangent 2 x 1 met aansluiting Esscheweg	N65 zijde	20,7	22,1	42,8	0,6	1,0	0,7	0,9
	midstuk**	17,0	19,8	36,8	0,5	0,9	0,5	0,8
	A2 zijde	18,1	23,1	41,2	0,5	1,0	0,5	0,9
Zuidtangent 2 x 1 <u>zonder</u> aansluiting Esscheweg	geheel***	19,8	19,8	39,6	0,5	0,9	0,5	0,8
Zuidtangent 2 x 1 Optimum 70 km/h <u>zonder</u> aansluiting Esscheweg	geheel***	18,3	18,3	36,6	0,5	0,8	0,5	0,7
Oude N65 combi met Zuidtangent 2 x 1								
- met aansluiting	M – H*	7,0	6,7	13,7				
- <u>zonder</u> aansluiting	M – H*	10,0	9,7	19,7				
- Optimum <u>zonder</u> aansluiting	M – H*	9,0	8,7	17,7				

* M - H = Martinilaan – Helvoirtseweg

** N65 zijde = Molenlaan – Esscheweg; Midstuk = doorgaand deel tussen oprit en afrit; A2 zijde = Esscheweg – A2

*** Schatting verkeersdata op basis van Goudappel verkeersmodel

Het Optimumpakket van VKA+ is ook toepasbaar op de Zuidtangent waarbij de snelheid op de gehele N65 gereduceerd wordt tot 70 km/h. De geschatte verkeersintensiteit daalt dan verder zodanig dat de I/C verhouding opnieuw vergelijkbaar is met VKA+ Optimum.

Extra voordeel van de Zuidtangent is dat er geen extra verkeer aangetrokken wordt ten opzichte van de Referentie variant. Anders dan bij VKA+ die 10.000 auto's meer aantrekt langs deze route.

Trajectdeel tussen Tilburg en Helvoirt (bij kruising Raam in mvt/etmaal)				
Referentie 2040	VKA+	VKA+ Optimum	Zuidtangent 2 x 1	Zuidtangent Optimum
51.130	58.720	52.980	51.620	ca 48.500

Conclusie

Bij de Zuidtangent is de onnodige directe aansluiting op de woonwijk Vught-Zuid te schrappen. In dat geval voldoet de Zuidtangent 2 x 1 variant met 1 rijstrook per richting - op vergelijkbare wijze als bij de VKA+ variant - volledig aan de doelstelling bereikbaarheid.