



De toekomst van de N65

In Vught werken verschillende belangenorganisaties samen als het gaat om de toekomst van de N65. Op 18 januari wordt het advies van de Taskforce in de raadscommissie besproken. Deze Taskforce heeft in 2023, onder leiding van gemeente Vught, verkend of er nog mogelijkheden zijn voor een vervolg voor de plannen van de N65. De uitkomst van de verkenning is dat de VKA+ een goede basis blijft voor een vervolg. De taskforce stelt daarbij ook vast dat een doorstart voorlopig niet

mogelijk is. De N65 ligt dicht bij een aantal beschermde natuurgebieden en het stikstofvraagstuk belet daarom een doorstart.

Tijdens de raadscommissie zullen afgevaardigden van onderstaande de belangenorganisaties hun reacties geven op de conclusie van de Task Force. Deze reacties/inspreekteksten treft u hieronder aan.

Voor meer informatie:
info@menvoorstel.nl

IVN/NMV - Sander Wieringa

Ruim een jaar geleden vernietigde de Raad van State het Plan N65 vanwege stikstof. Hoe staat het daar nu mee? Stikstof lijkt een abstract probleem. Concreet gaat het hier om het voortbestaan van de Drunense Duinen.

In het Vughtse deel van de Drunense Duinen is het stuifzand al voor een derde verdwenen. Oorzaak: vermessing en verzuring vanwege stikstof. Over tien jaar is het stuifzand helemaal weg. Wat eeuwig zonde zou zijn. En in strijd met de wet. Dát is hier het stikstofprobleem. Daarom moet hier de depositie omlaag.

Antea heeft voor de gemeente een nieuwe analyse gemaakt over stikstof en de N65. Goed verhaal, niets op aan te merken, maar de conclusie die de wethouder eruit trekt kunnen wij niet volgen.

Schokkend

De nieuwe berekening van Antea is schokkend. VKA+ leidt tot dik 9 mol extra stikstofdepositie. En geen 3 mol wat in het bestemmingsplan stond. 16.000 auto's per dag erbij. Die 3 mol depositietoename was juridisch al kansloos, 9 mol helemaal. Antea schetst hoe die 9 mol wellicht terug gegooid kunnen worden naar 1,5 mol. Maar zegt ook dat dit juridisch uiterst wankel is. Volgens ons: kansloos! Conclusie van Antea:

alleen VKA+Optimaal (dus met al die rekenstrucs) zou kunnen, mits er landelijk een flinke stikstofreductie komt. En mits de regels veranderen. Conclusie van de wethouder: komt goed! VKA+ kan door! Wij vragen ons af waar de wethouder dat op baseert. Want het komt helemaal niet goed.

Komt niet goed

We krijgen een Kabinet dat wil stóppen met stikstofreductie. Dus: komt niet goed! Wel zal dat Kabinet regels gaan verruimen, maar geheid wordt dat van tafel geveegd. De Raad van State is sinds 2019 zeer consistent over stikstof. Natuurbescherming is gedecteerd door de EU-Habitatrichtlijn. Brussel gaat voor Nederland geen uitzondering maken. Daar is eerder om gevraagd, zonder resultaat. Dus met nieuwe regelgeving komt het ook niet goed. Daarom: het obstakel stikstof gaat niet vanzelf verdwijnen. Een N65 met meer verkeer en meer stikstof is dus nog heel lang onmogelijk. Kies daarom voor een weg die zorgt voor minder verkeer en dus minder stikstof.

VughtParticipeert - Philip Helmer

Vereniging VughtParticipeert staat voor transparantie, participatie en zuivere besluitvorming. Tijdens de laatste gemeenteraadsverkiezingen en in de coalitie-overeenkomst stond het bol van 'participatie'. De verwachtingen werden echter niet waargemaakt door de Task Force N65: die sloot participatie van meet af aan uit.

Geen informatie en dus geen transparantie. Ook geen bereidheid te luisteren naar ideeën, suggesties of alternatieven, ook geen participatie dus.

Het gevolg van deze manier van werken is inmiddels duidelijk: diverse alternatieven voor de N65 werden niet meegenomen of verkeerd geïnterpreteerd. Zo zijn de graaftunnel en de Lunet tunnel op geen enkele manier overwogen. De VKA+ variant als basis te nemen voor het vergelijken van de verblijvende opties, is tendentiek. Hierdoor lijkt het alsof er geen nadelen kleven aan deze optie, immers is daar in het schema van de Task Force niets rood gekleurd. Het nieuwe overzicht, dat in samenwerking met verschillende belangenorganisaties is opgesteld, laat een veel eerlijker en ook negatiever beeld van de VKA+ optie zien, zoals de MKBA in 2016 al aantoonde. Er is dus ook geen sprake van zuivere besluitvorming.

Desalniettemin mag het ons niet verbazen dat de conclusie van Antea dezelfde is als die van de RvS eind 2022: VKA+ kan niet. Daarover is het rapport heel duidelijk. Op basis van het onderzoek van Antea lijkt afwaardering naar 50 km/uur de gunstigste optie.

Verbazingwekkend is het feit dat de afwijzing van de VKA+, zowel door de Raad van State als Antea, de Task Force niet heeft weerhouden juist de VKA+ te adviseren. Ook de voorkeuren van de meeste fracties,

zoals uitgesproken tijdens de bijeenkomst op 16 maart 2023, zijn daarmee genegeerd.

Adviezen van Task Force en gemeentebestuur dienen te worden afgewezen

De adviezen van Task Force en gemeentebestuur dienen te worden afgewezen, zij volgen niet uit een volledig onderzoek en zijn geen logisch vervolg op de vaststellingen dat de VKA+ variant gewoon niet kan. In plaats daarvan moeten wij besluiten een zuiver overzicht van alle alternatieven te maken, compleet met de kosten en baten, zowel de financiële als de maatschappelijke. Zonder deze analyse en logische keuze hebben wij over 5 jaar weer een vernietiging door de Raad van State. Europese stikstofnormen, onvolledigheid van het onderzoek en tegen die tijd ook de gevolgen van de luchtvervuiling, zullen opnieuw roet in het eten gooien. Een snelweg hoort niet door een dorp.

Om met een lichtpuntje te besluiten. De raad wordt gevraagd samen met de partners kortetermijnmaatregelen te nemen die gericht zijn op het verbeteren van de leefbaarheid. VughtParticipeert zal hieraan graag bijdragen en haar waarden transparantie, participatie en zuivere besluitvorming namens haar leden en alle inwoners van Vught bewaken. Dit is ook een kans voor het gemeentebestuur om te laten zien hoe serieus zij participatie neemt.

Platform Vught Structureel - Marianne van Erp

In 2006 werd een eerste plan gepresenteerd door Rijkswaterstaat voor de aanpassing van de N65. Dit werd toen nodig geacht vanwege een door Rijkswaterstaat gewenste verbetering van de doorstroming van de N65 bij Vught. Dat plan was zeer nadelig voor de Vughtse omgeving.

Door inzet van bewoners, college van B&W en gemeenteraad is dat plan gelukkig nooit verwezenlijkt. Er werden nieuwe plannen ontworpen. Doordat de Rijksoverheid slechts een beperkt budget voor de uitvoering van deze plannen aan de rijksweg N65 ter beschikking stelde, is er nooit een goed plan gekomen, ondanks diverse andere voorstellen van bewoners.

Doelen lang niet gehaald

De uitgangspunten bij die nieuwe plannen waren breder dan de verbetering van de doorstroming op de weg zelf. Er zou ook gestreefd moeten worden naar verminderde barrièrewerking, verbeterde oversteekbaarheid, minder geluidshinder, betere luchtkwaliteit en hogere verkeersveiligheid. Maar die doelen werden lang niet allemaal gehaald met de voorkeursvariant VKA+.

Jammer genoeg zijn de belangen van de bewoners aldoor achtergesteld bij het ontwikkelen van die variant, die eigenlijk alleen maar toezag op verbetering van de doorstroming van de N65 en op het mogelijk maken van een enorme toename van doorgaand verkeer, en dan met name vrachtverkeer, op die weg.

Nu het bestemmingsplan N65 om duidelijke redenen geen doorgang kan vinden, wordt vreemd genoeg voorgesteld om dat afgekeurde plan toch weer te gebruiken voor een toekomstige uitwerking. Het is ook jammer te moeten constateren dat bij het nadenken over de vraag 'hoe nu verder?' de bewoners géén enkele bijdrage hebben mogen leveren.

Kies nieuwe route voor N65!

Het zal uit andere bijdragen van insprekers duidelijk zijn dat het voorstel geen kans van slagen zal

hebben. Ook uw raad was in zijn vergadering van maart vorig jaar geen voorstander van het doorzetten van de variant VKA+. Daar komt bij dat nu al voorzien wordt dat het beschikbare budget bij lange na niet voldoende zal zijn om een VKA+-variant te realiseren.

Wij pleiten ervoor dat de gemeenteraad het voorstel van het college afwijst. Wij pleiten er voorts voor dat de raad het uitstel dat nu door het college wordt voorgesteld zal moeten benutten om serieus na te denken over een alternatief plan dat recht doet aan (de belangen van) de bewoners, en bij de ontwikkeling waarvan de bewoners ook daadwerkelijk zullen worden betrokken. Het zal u duidelijk zijn dat er voor de bewoners maar één motto, ofwel uitgangspunt kan zijn: Kies een nieuwe route voor de N65

Samen voor Vught - Theo Smit

In december 2022 heeft de Raad van State de plannen voor de reconstructie van de N65 vernietigd. Afgelopen maart is een Task Force in het leven geroepen om te onderzoeken hoe het verder moet met deze snelweg, die al zo lang onveilig is en veel hinder en uitstoot genereert.

De adviseurs van Antea hebben uitgeroepen dat de VKA+ het verkeer en stikstof nóg meer doet toenemen dan beschreven in het plan dat is beoordeeld door de Raad van State. De logische conclusie is dan ook: VKA+ is géén haalbare oplossing. Samen voor Vught is het daarmee eens.

Zo niet de Task Force en de wethouder: zij adviseren de gemeenteraad om de VKA+ aan te houden om het in 2031, na de aanleg van het verdiepte spoor en het afzakken van hinderlijke milieunormen, nog maar eens te proberen. De Task Force heeft vier verschillende alternatieven onderzocht, waaronder de Parkweg, maar die bleken geen van alle te voldoen aan het doelbereik. Doelbereik, zo bleek na bestudering van de stukken, is een eufemisme voor doorstroming. Dat stond niet in de

taakstelling, maar blijkt wel de doorslaggevende factor. Rijkswaterstaat, de Provincie en de wethouder willen de N65 niet alleen behouden, maar zelfs opschalen.

Gemeente moet inwoners beschermen

Logisch dat Parkweg65 niet door de zeef kwam. Maar een snelweg hoort niet in een dorp. Ook als we in 2030 allemaal elektrisch rijden, zullen lawaai en fijnstof - nu al flink boven de WHO-normen - sterk toenemen doordat er meer en zwaardere auto's zullen rijden. Opmerkelijk is dat het Rijk, de Provincie en de Gemeente de enorme toename van verkeer wel degelijk als een probleem zien: hun respectievelijke beleidsstukken zetten sterk in op een mobiliteitstransitie, een verandering van reisgedrag en een overstap op fiets en openbaar

vervoer. Praktijkvoorbeelden laten zien dat dit werkt én dat dit het goede moment is om dit te implementeren. Door de Omgevingswet heeft mobiliteitsbeleid inmiddels een juridische status. De gemeente moet haar inwoners beschermen.

1500 euro per inwoner

Tenslotte nog dit: de inwoners van Vught dragen substantieel bij aan de reconstructie van de N65. Naar het prijspeil van 2023 ruim 39 miljoen, ruim 1.200 euro per inwoner. In 2031 zal dat ruim 1.500 euro per inwoner zijn. Voor een snelweg die we niet willen. Meneer de wethouder, geachte gemeenteraad: kiest voor Vught. Ga aan tafel met bewoners, organisaties en bedrijven. Stel een gezamenlijk plan op voor Minder Verkeer en Meer Leefbaarheid. Kies voor een nieuwe route voor de N65.

PODIUM C - Wim Claessens

PODIUM C is een innovatieplatform, een incubator en in bijzondere gevallen een curator voor vormen van samenwerking op het snijvlak van de kunsten, natuur en samenleving met als primaire doel de verduurzaming daarvan. Door kunstenaars en social designers bij deze veranderopgaven te betrekken en daarin nadrukkelijk ook burgers mee te nemen wil Podium C deze doelstelling realiseren.

In het kader van de ontwikkeling van de N65 - en het voorliggende plan VKA+ - is het zaak om nieuwe ideeën te ontwikkelen en hoofdlijnen en kaders te herformuleren. Dat bent u aan uzelf, aan de inwoners van Vught en aan alle andere gebruikers verplicht. 'Never let a good crisis go to waste'. Zolang je dit moment niet als een kans ziet, maar als tegenstand, kom je geen steek verder, nu niet en nooit niet. Ook niet door met kleine ingrepen op verschillende vlakken stikstofreductie te realiseren.

Hoe kunnen we u ervan overtuigen dat nieuwe transitie vragen om een andere manier van denken en kijken? Wat logisch lijkt in het heden,

kan funest zijn voor de toekomst. In een tijd waarin leefbaarheid in een gezonde leefomgeving de toekomst van komende generaties moet veiligstellen, is het nodig om opwaarderen te vervangen door afwaarderen. Om een snelwegambitie dwars door kwetsbare natuur een halt toe te roepen en om te bouwen naar een weg die de natuur en de omwonenden respecteert. Maar ook door een alternatief die de mobiliteit en de daaraan gekoppelde uitstoot beperkt tot het aanvaardbare. En bovendien, een autoweg dwars door een dorp leggen hoort niet en past niet.

Lef nodig om zienswijze te veranderen

Podium C wil kunstenaars en social

designers uitdagen om samen met beleidsmakers, omwonenden en - waar mogelijk - gebruikers oplossingen te ontwikkelen. Juist nu, in onzekere tijden, moet je wendbaar zijn en het lef hebben om van zienswijze te veranderen. Ontwerpers en kunstenaars zijn goed in staat om nieuwe mogelijkheden en oplossingen te bedenken. Nu we steeds meer de keerpunt van de ingesleten patronen ontdekken kunnen we ook de uitgangspunten fundamenteel herzien. Dit vraagt om - zoals architect en stedenbouwkundige Floris Alkemade het beschrijft - de kunst om van richting te veranderen. Die kunst wensen wij u oprecht toe. Kies voor een nieuwe route voor de N65.

N65-plan goedkoop testen



Het gemeentebestuur van Vught wil het N65 VKH+ plan, dat door de Raad van State is getorpedeerd, alsnog uitvoeren terwijl het MKBA (de haalbaarheidsstudie) aangeeft dat het niet haalbaar is, voor Vught zelfs zeer negatief is en géén enkele van de 4 hoofddoelstellingen dient. Nieuwe technologieën zoals AI en elektrificatie maken het plan nog negatiever. Ik stel voor om het plan goedkoop te testen: we sluiten voor 4 maanden de volgende wegen/afslagen af conform VKA+:

Afslag vanuit de John F. Kennedylaan richting Den Bosch (linksaf); Afslag Helvoirtseweg richting Den Bosch (rechtsaf); Afslag Van Houwe-

lingenplantsoen richting Tilburg (rechtsaf); Afslag De Breautelaan richting Den Bosch (linksaf); Afslag De Breautelaan richting Tilburg (rechtsaf); Afslag De Viselaan richting Tilburg (rechtsaf); Afslag Helvoirtseweg richting Den Bosch (rechtsaf); Afslag Martinilaan richting Den Bosch (rechtsaf); Afslag Martinilaan richting Tilburg (linksaf); Vanuit de N65 richting Vught blokkeert u de volgende afslagen: Afslag vanuit Den Bosch richting John F. Kennedylaan (rechtsaf); Afslag vanuit Den Bosch richting Helvoirtseweg (linksaf); Afslag vanuit Den Bosch richting Van Houwelingenplantsoen (rechtsaf); Afslag vanuit Den Bosch richting De Breautelaan (rechtsaf); Afslag vanuit Den Bosch richting Martinilaan (linksaf); Afslag vanuit Tilburg richting De Breautelaan (linksaf); Afslag vanuit Tilburg richting Martinilaan (rechtsaf).

Na deze proef zouden Vughtenaren een enquête moeten invullen naar

hun bevindingen. Dit zou de basis kunnen zijn van een goed inhoudelijk gesprek tussen gemeentebestuur en de Vughtenaren. De beste oplossing om de 4 hoofddoelstellingen nu al aan te pakken zijn: Snelheid N65 naar 50 km; stoplichten vanuit Vught langer op groen zetten en d.m.v. lussen, AI en t.z.t. radarsystemen *) aanpassen aan het aanbod van verkeer naar de N65 toe; door rood rijden van met name fietsers detecteren en zwaarder beboeten in combinatie met opvoeren van voorlichting en zacht asfalt aanleggen en geluidsdetectoren met flitspalen.

Hopelijk helpen de inwoners van Vught, Helvoirt en Cromvoirt mee dit plan te torpederen voordat het kansen krijgt uitgevoerd te worden. Meld u daarvoor vandaag nog aan bij VughtParticipeert.

H.G.J. Verheijen