

Gemeenteraadsverkiezingen: blik op de N65

Met de gemeenteraadsverkiezingen voor de deur is er weer veel aandacht voor het dossier N65, dat goeddeels was stilgevalen. Na de vernietiging van het VKA+ besluit voor een verdiepte ligging is er discussie geweest over korte-termijn maatregelen die de overlast en onveiligheid van de weg moesten verminderen. Zo is er een enquête opgezet om ook de inwoners van Vught, Helvoirt en Cromvoirt te horen. Daarbij kwam naar voren dat een grote meerderheid van de bewoners van Vught graag een verlaging van de snelheid tot 50 km/u zou zien. Daarmee zouden niet alleen de overlast, de uitstoot en de onveiligheid verminderen, maar zou ook het doorgaande vrachtverkeer ontmoedigd worden om de N65 te kiezen. Het gemeentebestuur lijkt echter niet in staat een vuist te maken tegen Rijkswaterstaat (doorstroming!) en zo de leefbaarheid en belangen van Vught te dienen. Drie jaar later is er nog steeds niets gebeurd aan de N65.

Fijnstof

Er zijn echter diverse goede redenen om toch te streven naar het weren van doorgaand vrachtverkeer over de N65. Een reden die werd aangevoerd door Henk Bloem namens Vught Participeert is de uitstoot van met name fijnstof kleiner dan 2.5 micrometer. Die worden vooral veroorzaakt door diesels en door slijtage aan de autobanden. Zware vrachtwagens hebben daarin dus een grote bijdrage, evenals elektrische auto's die een stuk zwaarder zijn dan fossiele auto's. Het doorzetten van een snelweg door Vught heeft een aanzuigende werking op het verkeer en zou de situatie zodanig verslechteren, dat wettelijke normen worden overschreden en een nieuwe gang naar de Raad van State onvermijdelijk is.

Nieuwe woningen aan de Vijverbosweg

Een andere reden is de geplande nieuwe woningbouw in Vught, zoals aan de Vijverbosweg. Hierbij gaat het om 275 nieuwe woningen in een heel nieuwe wijk, naast nog eens 100 woning op het terrein van het voormalige Theresia klooster. Al deze woningen worden ontsloten via de Vijverbosweg en te verwachten valt dat de druk op deze weg aanzienlijk zal toenemen. Dat leidt niet alleen tot meer lawaai en uitstoot, waar de huidige bewoners zich zorgen over maken, maar zet ook nóg meer druk op het kruispunt met de N65, die in de spits nu al overbelast is. Verkeer dat de wijk uit moet kan ofwel in de file op de Vijverbosweg aansluiten, of gaat dwalen door Vught op zoek naar een andere uitgang. Het verkeer in Vught heeft dus belang bij een rustige N65 waar men gemakkelijk kan invoegen. Met andere woorden: de N65 moet aangemerkt worden als een ontsluitingsweg, en niet als een doorgangsroute voor zwaar vrachtverkeer.

Samen voor Vught is politiek onpartijdig en geeft geen stemadvies, maar merkt wel op dat er op het dossier N65 te kiezen valt. Wij wensen eenieder veel wijsheid in het stemhokje.

Parkweg65, toch een goed idee!

Samen voor Vught heeft ingesproken tijdens de Commissievergadering op 12 februari 2026 in het gemeentehuis. De fractie van D66, CDA en PvdA-GL hadden om dit onderwerp aan gevraagd naar aanleiding van Raadsinformatiebrief over de N65, zeg maar de stand van zaken

over de korte termijnmaatregelen voor de N65 die maar uitblijven. Samen voor Vught heeft voorgesteld de VKA+ variant (het oude plan van de verdiepte ligging dat door de Raad van Staten is vernietigd) los te laten. Het idee is ingehaald door de tijd waarin de kwaliteit van de leefomgeving (gezondheid, schone lucht, natuur-waarden en leefbaarheid van onze leefruimte) belangrijker is dan doorstroming van het verkeer. Na het rondje langs de politieke fracties werd duidelijk dat de meeste fracties de VKA+ inmiddels ook willen loslaten en de oorspronkelijke doelstellingen voor N65 -veiligheid en leefbaarheid- als uitgangspunt nemen.

Schone Lucht Akkoord

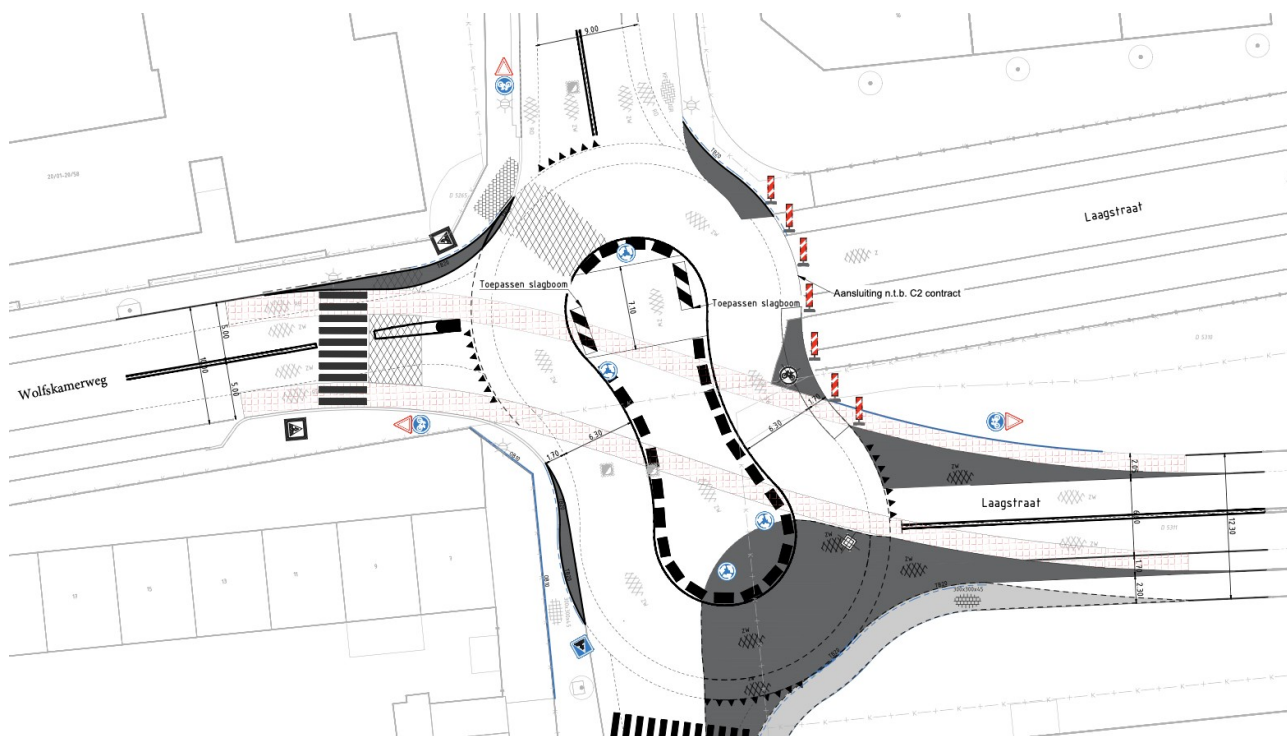
Deze discussie komt op een belangrijk moment voor Vught. De gezondheidseffecten door luchtkwaliteit, met bronnen zoals het autoverkeer, staan zwaar onder druk. Het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) drukt dit effect uit in het **Levensduurverlies**. Provincie Noord-Brabant heeft het slechtste cijfer voor verlies van levensduur: 9,0 maanden in 2016. Voor Vught is dit 8,9 maanden. In het **Schone Lucht Akkoord** staan afspraken om de lucht schoner te maken. Het doel is de schadelijke effecten van luchtverontreiniging in 2030 met minimaal 50%, ten opzichte van 2016, terug te dringen. Ook Gemeente Vught heeft het Schone Lucht Akkoord getekend en zal aan de slag moeten om deze doelstelling te halen.

Parkweg65

In het bidboek Parkweg65 heeft Samen voor Vught deze problematiek al beschreven en doet voorstellen de leefbaarheid te verbeteren onder het motto **Minder verkeer, Meer leven**. Laten we de Parkweg65 weer op de agenda zetten: het geeft een denkrichting voor een leefbare toekomst. Zie www.samenvoervught.nl.

Het tijdelijke kruispunt bij de overweg Laagstraat wordt ovonde

Gelukkig: de gemeente komt tot inkeer. Er is de afgelopen weken veel te doen geweest over de (on)veiligheid van dit tijdelijke kruispunt, waar binnen enkele weken al verschillende aanrijdingen plaatsvonden en nog veel meer bijna-ongelukken. Er komt een verbeterd kruispunt in de vorm van een ovonde, zie de tekening hiervan hieronder. Waarschijnlijk lost dit veel van de onveiligheid op, al houdt je altijd het gevaar van afslaand autoverkeer dat voorrang moet geven op de fietsers op de ovonde. Nu nog aandacht voor de situatie tegenover de Brandweerkazerne, waar het fietspad de route voor het werkverkeer moet kruisen. Misschien kan daar ook een veiligere oplossing voor gevonden worden.



De nieuw te realiseren ovonde op de kruising Wolfskamerweg – Laagstraat met de Industrieweg – Kempenlandstraat. De aanleg begint 16 maart en de ovonde is half april gereed.

Trillingen meten van de treinen en meer...

In een gedegen proces worden nu op bijna 20 locaties in Vught langs het spoor trillingen van de treinen gemeten. Allemaal om inzicht te krijgen in de huidige situatie ter voorbereiding van 2029, als de Noord-Zuid corridor voor het goederenvervoer in gebruik genomen gaat worden. Een veelvoud van het aantal goederentreinen ten opzichte van nu gaat dan door Vught rijden. Overdag en vooral 's nachts.

Om inzicht te krijgen in de huidige situatie is de vereniging Samen voor Vught jaren geleden begonnen met het project "trillingen meten". Dit project kent nu 4 onderdelen:

1. Meting van de trillingen aan de gevel bij bewoners. Wat komt er aan trillingen binnen? Bij enkele bewoners is ook al binnen in huis gemeten op de locatie waar de hinder het meest ervaren wordt. Zie voor de resultaten <https://samenvoervught.nl>
2. De ervaring van de hinder. Hoeveel last hebben we ervan en wanneer? Dit wordt gemeten aan de hand van interviews en logboeken, zie ook bericht hieronder.
3. Hinder door de woning zelf. Hoe geeft de woning de trillingen van buiten door in zijn woning naar de plekken in huis die vervelend zijn, zoals: werkkamer of slaapkamer. Welke bouwvormen zijn ongunstig, welke bouwkundige maatregelen zouden genomen kunnen worden in bestaande en nieuw te bouwen woningen?
4. De trein zelf: Welke trein is de echte boosdoener? Het spoor trilt niet uit zichzelf, dat doen de treinen die langskomen en die geven niet allemaal dezelfde overlast. Om te weten welke treinen echt storen gaan we met een camera foto's maken van de veroorzaker van de trillingen.

Het meten van trillingen en het in kaart brengen van de beleving zit nu goed in elkaar. Het bekijken van de woning zelf met behulp van een woningschouw en het maken van foto's van de treinen wordt nu ontwikkeld en zal in 2026 en 2027 worden uitgevoerd. Alles bij elkaar verzamelen we genoeg gegevens om in 2028 deze 4 zaken bijeen kunnen brengen en een optimale "nulsituatie" te kunnen schetsen. Dat is mooi op tijd om in 2029, als de corridor voor

de goederentreinen open gaat en de hinder naar verwachting flink gaat toenemen, een vinger aan de pols te kunnen houden.

Voortgang trillingenmeetprogramma

Datum: dinsdag 14 april

Tijd: 19.30 uur

Locatie: De Rode Rik, van Sonstraat 49, Vught

Waarom heeft de één meer last van spoortrillingen dan de ander?

Wanneer een trein over het spoor rijdt, ontstaan er trillingen. Die worden via de rails en de ondergrond doorgegeven aan de omgeving. In woningen dicht bij het spoor kunnen mensen die trillingen voelen of horen, bijvoorbeeld doordat vloeren, ramen, deuren of servies een beetje meetrillen. Onderzoek van het RIVM laat zien, dat een deel van de mensen die dicht bij het spoor wonen hier daadwerkelijk last van hebben (zie:

<https://www.rivm.nl/spoortrillingen/publicaties>). Ongeveer 11% van de bewoners binnen 300 meter van het spoor ervaart ernstige hinder. Trillingen van goederentreinen, vooral 's nachts, spelen daarbij een grote rol. Maar hoeveel last iemand heeft, hangt van meerdere factoren af.

Fysieke factoren bepalen hoe sterk de trillingen bij een woning aankomen. Denk bijvoorbeeld aan de afstand tot het spoor, het type trein en de snelheid. Ook de bodem en de constructie van de woning spelen een rol. Zachte bodems zoals klei kunnen trillingen verder laten doorlopen dan zand. En lichte gebouwen of houten vloeren kunnen soms sterker meetrillen dan zware betonnen constructies.

Daarnaast zijn er *persoonlijke factoren*. Mensen ervaren trillingen bijvoorbeeld als hinderlijker wanneer zij zich zorgen maken over mogelijke schade aan hun woning of waardedaling. Ook speelt mee of men het geluid en de trillingen accepteert als "normaal" onderdeel van wonen bij een spoor.

De combinatie van fysieke en persoonlijke factoren bepaalt uiteindelijk hoeveel last mensen ervaren. Daarom meet ons onderzoek niet alleen de intensiteit van spoortrillingen, maar verzamelen we ook gegevens over de *lastbeleving* van bewoners. Dat helpt om beter te begrijpen waar de grootste problemen zitten en welke oplossingen het meest effectief kunnen zijn.

De afgelopen periode hebben Samen voor Vught en betrokken bewoners belangrijke stappen gezet om meer inzicht te krijgen in de leefomgeving rond het spoor en de N65. Dankzij sensoren, vragenlijsten en gesprekken ontstaat steeds beter zicht op wat er werkelijk gebeurt – en hoe bewoners dat ervaren.

Tegelijkertijd verandert de situatie continu. Door de aanleg van het tijdelijke spoor en de snelheids-beperking tot 80 km/u is de ervaren hinder door spoortrillingen momenteel relatief beperkt. Dat is positief, maar het is geen eindbeeld. In de komende jaren wordt gewerkt aan een Europese goederencorridor, waardoor vanaf ongeveer 2030 een aanzienlijke toename van het aantal (goederen)treinen wordt verwacht. Juist daarom is het belangrijk om nu – in deze relatief rustige periode – goed te meten, te analyseren en samen vooruit te kijken.

Graag nodigen wij u uit voor de bewonersbijeenkomst op 14 april in de Rode Rik, waarin we u bijpraten over de stand van zaken en samen bespreken hoe we de komende periode het beste kunnen benutten. Tijdens de bijeenkomst gaan we onder meer in op:

Analyse van de trillingsmetingen sinds de start van het project: Welke patronen zien we in de meetgegevens en wat kunnen we daaruit leren?

Ervaringen van deelnemers met sensoren en het digitale logboek: Wat vertellen interviews met bewoners over hun lastbeleving en over het gebruik van het logboek als onderzoeksinstrument?

Uitvoeren van een sterke nulmeting, onder andere door: een woningschouw bij deelnemende woningen; het identificeren van passerende goederentreinen; en het beter in kaart brengen van de context van de metingen.

Vooruitblik op communicatie en doorontwikkeling van onze website: Hoe kunnen we de resultaten van het onderzoek toegankelijker maken en meer bewoners betrekken bij onze initiatieven?

Naast het delen van inzichten is er weer volop ruimte voor vragen, ideeën en suggesties. Juist de kennis en betrokkenheid van bewoners maken dit project waardevol.