

Aan alle inwoners van Vught

Vught, 16 januari 2014

Geachte heer, mevrouw,

Zoals u weet, is het plan dat er 150 goederentreinen en 432 personentreinen per dag door Vught gaan rijden. Dit maakt ons dorp onleefbaar, onveilig en onbereikbaar.

ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu houden vandaag hun informatie bijeenkomst. Daarin presenteren zij de eerste uitkomsten van de 12 varianten die onderzocht zijn. Naast de twee bovengrondse varianten zullen zij ook 10 verdiepte varianten presenteren. Via deze brief geven wij ons inhoudelijke commentaar op de plannen van ProRail en het ministerie.

Verdiept van Postweg tot en met Klein Brabant!

Uit onze gesprekken en onderzoeken blijkt dat er geen draagvlak is voor het bovengronds houden van het spoor van 's-Hertogenbosch – Eindhoven. Ook blijkt dat de kosten die gemoeid zijn met bovengronds bijna even hoog zijn als een verdiepte ligging. Om trillingen en geluidsoverlast te beperken zijn er dure ingrepen nodig. Daarnaast is er een woningwaarde effect. Met bovengronds wordt Vught minder interessant om in te wonen. Wat ons betreft is er dus geen enkele logica om voor bovengronds te kiezen.

Wat dan wel? Samen voor Vught heeft altijd aangegeven dat zij voor een verdiepte ligging is van de Postweg tot en met Klein Brabant (variant 5+). Vanuit veiligheidsoogpunt, robuustheid van de diensregeling, bereikbaarheid en leefbaarheid is dit voor alle partijen de interessantste optie.

Besluitvorming

De lengte van de verdiepte ligging zal uiteindelijk afhangen van de uitkomsten van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse van de Provincie en Het Rijk. Op 1 maart komt dit onderzoek beschikbaar. Daarna beslissen de Provincie en de Staatssecretaris in april over de financiering van de verdiepte ligging. De gemeente Vught investeert via een bijdrage in de kosten voor inpassing. Denk daarbij bijvoorbeeld aan omleidingsroutes en tijdelijke voorzieningen.

Onderzoek Arcadis

Al met al lijkt het dus de goede kant op te gaan met de keuze voor verdiept. Via onze e-mail hebben we u al geïnformeerd over het onderzoek van Arcadis. In dit onderzoek worden de 12 varianten op een rij gezet. Op dit onderzoek hebben wij de nodige op- en aanmerkingen:

- 1) Geluid. Uit het onderzoek blijkt dat er geen verschil is in geluid tussen verdiept en bovengronds. Dit is onjuist in onze ogen. Het uitraaleffect van geluid bij de overwegen en via weerkaatsing is onvoldoende meegenomen in de afwegingen.
- 2) Trillingen. Naar verwachting nemen de trillingen met meer dan 30% toe. Juist door verdiept te leggen kunnen goede maatregelen genomen worden om dit effect te compenseren. Bij bovengronds zijn dure maatregelen nodig om trillingen te voorkomen (o.a. damwanden). Hierdoor is het financiële gat tussen verdiept en bovengronds kleiner dan nu lijkt uit het onderzoek.

- 3) Altijd kiezen voor de +. De + variant wordt neutraal aangemerkt. Voor de inwoners van Vught is deze + juist een grote verbetering, omdat een deel van het spoor ondergronds gaat op het drukste tracédeel. Hierbij vragen wij aandacht voor de inpassing. Er is grote zorg bij de omwonenden dat het spoor dicht op de huizen komt te liggen. En men wil precies weten waar de kruising van het spoor naar Tilburg komt.
- 4) Synergie voordeel N65/PHS. Door de projecten voor N65 en het spoor aan elkaar te koppelen, ontstaat een financieel voordeel. Dit voordeel zit niet verwerkt in de financiële raming. Juist door deze koppeling wel te maken is het mogelijk om voor een langere variant te kiezen. Bewoners van Vught staan open voor het tijdelijk afsluiten van de N65 als dit de bouwtijd en bouw hinder fors kan verkorten. Omrijtijden zijn beperkt en de A2/A58 vormen een goed alternatief voor het doorgaande verkeer Tilburg – 's-Hertogenbosch.
- 5) Bouwbaarheid. Een aantal varianten valt voor ProRail af op basis van bouwbaarheid. Wij vinden dat er nog onvoldoende creativiteit is geweest om deze conclusie nu al te kunnen trekken. Voorbeeld: de aanleg van een tunnel bij de Wolfskamerweg in variant 3+. Wij zien dit geld liever geïnvesteerd in verdiept tot en met Klein Brabant.
- 6) Waardedaling huizen. Uit onderzoek van de gemeente blijkt dat bovengronds zorgt voor waardedaling van vastgoed. Ook dit effect zit niet verwerkt in de financiële onderbouwing.
- 7) Maximaal overkappen. Overkappingen tot 250 meter lengte zijn wettelijk mogelijk. Wij willen zo veel mogelijk overkappen, dus niet alleen bij de overwegen. Dit ook in relatie tot punt 1.
- 8) Marktwerking. Gebruik het budget voor N65 en verdiept om de markt te laten aanbieden op een geïntegreerd project op basis van functionele eisen. Op deze manier brengen we creativiteit op gang en krijgen we de beste oplossingen. Haal daarbij de verdieping van de N65 naar voren, deze staat nu pas gepland na 2020.
- 9) Faseer de werkzaamheden op wijkniveau. Uit het onderzoek ontstaat het beeld dat Vught 4 jaar lang een bouwput is. Door dit slimmer te faseren moet het mogelijk zijn om de overlast te beperken en de bouw tijd te verkorten.

Wordt lid!

Het is belangrijk dat u ons steunt. Zo kunnen wij ons in blijven zetten voor een goede oplossing voor spoor en N65. Dat kost 15,- euro per jaar voor inwoners of 90,- euro voor bedrijven. Dit geld gebruiken we om de plannen van ProRail en het ministerie te verbeteren. En met resultaat! Dankzij Samen voor Vught is de verdiepte ligging van het spoor op de agenda gekomen.

Ook stelt dit geld ons in staat om juridische procedures te voeren, wanneer de politiek voor bovengrondse inpassing kiest. Bij deze keuze zal Samen voor Vught alles op alles zetten om dit doemscenario te voorkomen.

Wilt u lid worden? Meld u dan aan op www.samenvoorvught.nl

Acties

In maart hebben we mogelijk uw hulp nodig om acties te voeren bij de Provincie of Tweede Kamer. We doen dan graag een beroep op u. Stuur een e-mail naar info@samenvoorvught.nl als u hier aan mee wilt doen.

Met vriendelijke groet,
namens de verenigde belangengroepen Samen voor Vught

Hans Togtema, Marianne van Erp, Arjen Klomp, Jos Bruins