

Ontsluiting Vught Noord

Naar een betere ontsluiting voor álle verkeer

Oprachtgever **Vereniging Platvorm Vught Structureel**

AGV- Movares Nederland B.V.
Auteur ing. A.P. de Zwart
Kenmerk SKS-AZ-080019042 - Versie 1.0

Utrecht, 6 juni 2008
vrijgegeven

© 2008, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Inventarisatie documenten	4
2 Bezwaren en argumenten van de bewoners van Vught Noord	5
3 Scenario's voor een betere bereikbaarheid	6
4 Voorstellen voor een aangepaste wegenstructuur	10
5 Uitwerking voorkeursvariant	11
6 Conclusie en aanbeveling	12
Colofon	13

Inleiding

De gemeente Vught heeft in 2002 het Verkeers- en Vervoersplan (VVP) vastgesteld. In verband met de komst van de Rijks Nota Mobiliteit (2006) is een actualisatie van het VVP noodzakelijk. Om te komen tot deze aanpassing heeft de gemeente een traject uitgezet waarbij begin maart 2008 een Inventarisatierapport is uitgebracht. Hierin zijn de belangrijkste beleidswijzigingen aangegeven waarbij vooral meer aandacht wordt gegeven aan de interne bereikbaarheid voor langzaam verkeer.

Op 25 maart heeft een informatie- avond over dit onderwerp plaatsgevonden welke heeft geresulteerd in het document Visie en Structuren van 2 april 2008.

De Vereniging Platform Vught Structureel voorziet een verschuiving van de beleids-uitgangspunten zoals die in 2002 waren overeengekomen en heeft het ingenieursbureau AGV- Movares gevraagd nader onderzoek te doen naar de effecten voor Vught Noord van deze verschuiving. Tevens is gevraagd met voorstellen te komen om eventuele negatieve gevolgen van deze effecten te voorkomen.

In het navolgende wordt in hoofdstuk 1 ingegaan op de geraadpleegde documentatie en de belangrijkste conclusies daaruit.

In hoofdstuk 2 worden de bezwaren en argumenten van (een deel van) de inwoners van Vught Noord verwoord alsmede een samenvattende conclusie over het standpunt van de gemeente Vught.

Hoofdstuk 3 gaat in op mogelijke scenario's hoe met de bereikbaarheidsproblematiek kan worden omgegaan terwijl in hoofdstuk 4 voorstellen worden gedaan voor aanpassing van de wegenstructuur in Vught Noord.

In hoofdstuk 5 tenslotte wordt een voorkeursvariant weergegeven en de voor- en nadelen van deze variant bepaald.

1 Inventarisatie documenten

Het onderzoek is gestart met het inventariseren van de relevante rapporten en documenten van het Rijk, de Provincie en de gemeente Vught.

De belangrijkste, in dit rapport gebruikte documenten zijn:

- Verkeers- en vervoersplan 2002 Gemeente Vught
- Inventarisatiedocument VVP 5 maart 2008 Gemeente Vught
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord- Brabant
- Verslag info- avond 25 maart 2008 Gemeente Vught
- Concept document Visie & Structuren 2 april 2008 Gemeente Vught

In het laatste document is de algemene visie op het verkeer en vervoer in Vught duidelijk geformuleerd:

- Ruimtelijke ambitie: **“Vught één geheel”**
waarin de doelstelling wordt geformuleerd om de barrièrewerking van de spoorlijnen en van de N65 sterk te verminderen om daarmee de voorzieningen vanuit heel Vught veilig en leefbaar te maken.
- Mobiliteitsambitie: **“Duurzame mobiliteit”**
welke een bijdrage moet leveren aan een kwalitatief goede leefomgeving en de bereikbaarheid van voorzieningen wil waarborgen via gepaste vervoerwijzen.

Op basis van bovenstaande gegevens kan geconcludeerd worden dat er momenteel geen overkoepelende visie is op de inrichting van de Rijkswaterstaat vanwege de verschillende betrokken partijen: het Rijk, ProRail, de Provincie en de gemeente Vught.

Deze laatste heeft derhalve uitgesproken de komende jaren het voortouw te willen nemen in deze discussie. Dit is een uitstekend initiatief van de gemeente doch voorzien wordt dat de uitkomst hiervan nog vele jaren op zich laat wachten.

Om toch op korte termijn tot oplossingen te komen heeft de gemeente samen met Rijkswaterstaat het volgende plan opgesteld:

- Afsluiten overweg Loonsebaan;
- Afsluiten Zonneweilaan, Van Houwelingenplantsoen, De Bréautélaan, Visélaan;
- Aanleg van een fietstunnel in De Bréautélaan/ N65;
- Aanleg van een fietstunnel in de Loonsebaan/ spoorlijn;
- Aanleg parallelwegen noordwestzijde N65;
- Afsluiten van andere overwegen lijkt voorlopig van de baan (informatie ProRail).

De conclusie moet luiden dat de gemeente Vught een stevig raamwerk heeft opgezet waarbij lopen, fietsen en OV een meer belangrijke rol gaan spelen doch uiteindelijk kiest voor het (externe) gemotoriseerde verkeer:

- Vanwege de bereikbaarheid uit economische belangen;
- De N65/ A2 wordt geprioriteerd boven de lokale wegen.

De gemeente Vught onderkent dat dit laatste van invloed is op de interne bereikbaarheid en zegt te streven naar ongelijkvloerse oplossingen.

Citaat: "Door de N65 ontbreekt een zekere samenhang met de rest van de gemeente. De N65 is voor mij - naast een gevaarlijke weg - dan ook een belemmerende factor voor het Vughtse gemeenschap gevoel" aldus burgemeester R. J. van de Mortel.

2 Bezwaren en argumenten van de bewoners van Vught Noord

De bezwaren van (een deel van) de bewoners van Vught Noord tegen de in het vorige hoofdstuk genoemde plannen zijn:

- Door de aanleg van de fietstunnels in De Bréautélaan wordt de barrière voor autoverkeer vergroot;
- Er wordt een betere samenhang gewenst tussen de autobereikbaarheid en die voor fietsers en voetgangers;
- Door de toenemende vergrijzing wordt lopen en gebruik maken van de fiets steeds moeilijker;
- Er zal sprake zijn van toename autoverkeer door woningbouw kazerneterrein/ De Koepel;
- De fietstunnel in de De Bréautélaan bemoeilijkt een verdiepte N65 in de toekomst;
- Fietstunnels zijn over het algemeen sociaal onveilig;
- De afstelling van de VRI's op de N65 is nadelig voor het verkeer op de zijwegen (lange wachttijden);
- Door de toename van het treinverkeer worden de sluitingstijden van de overwegen eveneens langer;
- Door de maatregelen ontstaat mogelijk sluipverkeer tussen 's Hertogenbosch en Tilburg via de route Randweg Noord – Loonsebaan – Boslaan;

3 Scenario's voor een betere bereikbaarheid

In principe zijn er twee scenario's mogelijk:

1. De gemeente Vught verlaat het pad van geleidelijke aanpassingen en kiest nu voor de confrontatie met Rijkswaterstaat om te komen tot een verdiepte N65;
2. De prioriteit van de N65/ A2 wordt geaccepteerd doch de interne bereikbaarheid voor alle verkeer wordt geoptimaliseerd.

ad 1) De vaak geuite veronderstelling dat het verdiept aanleggen van (spoor)wegen geen haalbare kaart is wordt gelogenstraft door bijvoorbeeld de gemeenten Rijswijk, Best, Nijverdal en Dieren waar verdiepte spoor- en provinciale wegen inmiddels zijn of worden aangelegd.

Tegenover de voordelen van het opheffen van de barrière staan de nadelen van tijd en geld. Tevens moet worden nagedacht over de dan te realiseren wegenstructuur want een verdiepte weg blijft in zekere zin een barrière! Niet alle bestaande wegen zullen over het algemeen over de tunnelbak worden doorgetrokken. Wil men de huidige structuur volledig handhaven dan zal sprake moeten zijn van een ondergrondse, dus gesloten tunnel.

Nijverdal, verdieping provincialeweg

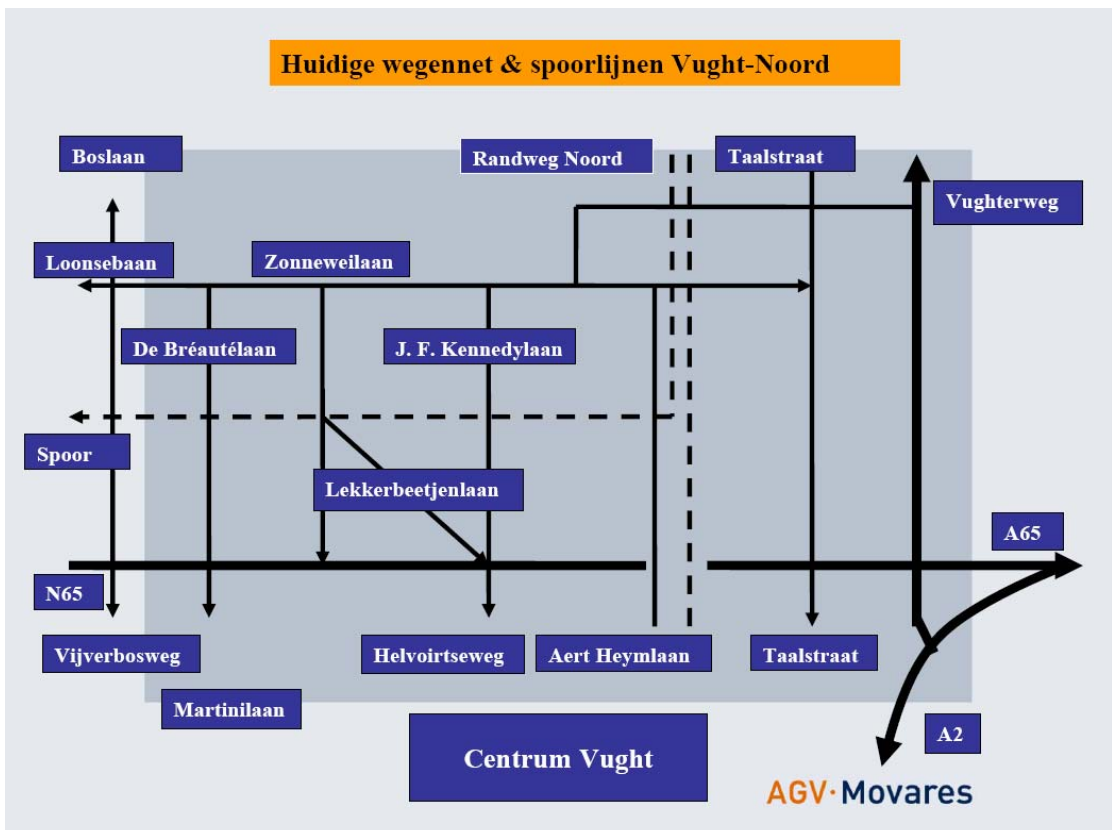


Best, verdieping spoorlijn

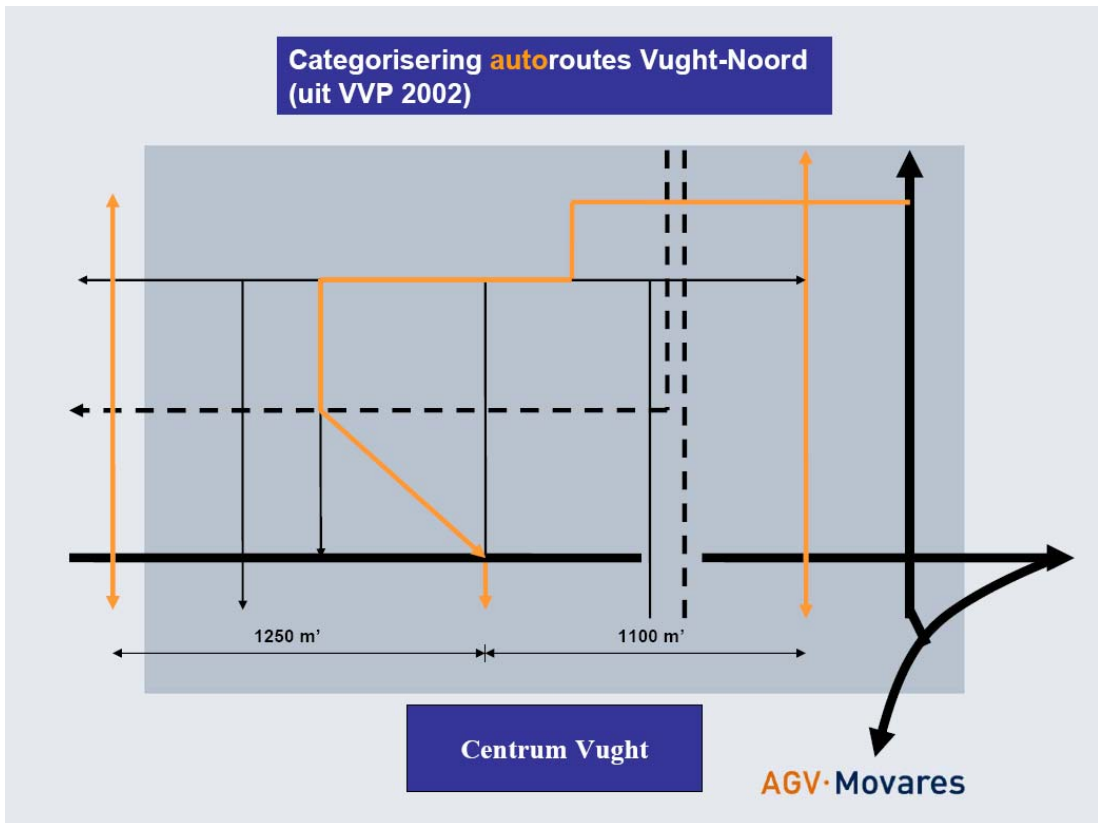


- ad2) Hierbij wordt in feite doorgedrukt op de huidige plannen. Eerst wordt onderzoek gedaan naar de consequenties van de door deze plannen ontstane wegenstructuur. Vervolgens kan gekeken worden of de plannen kunnen worden geoptimaliseerd.

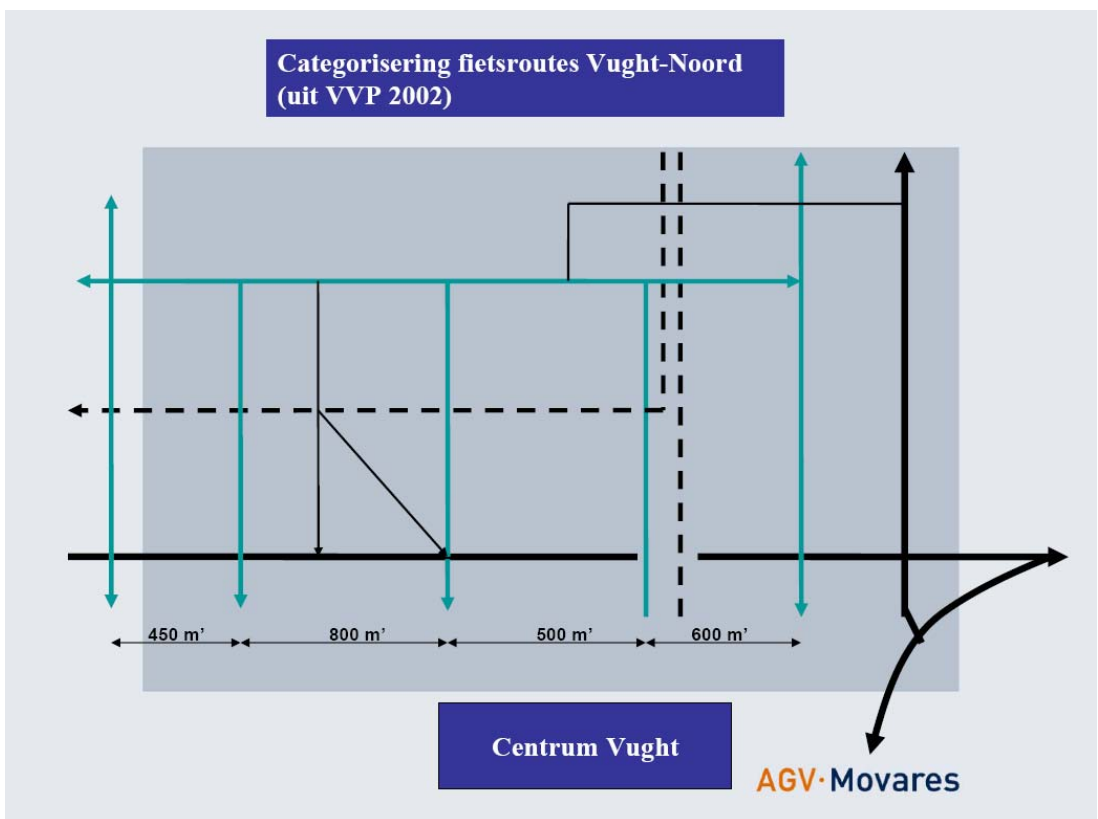
Huidig wegennet en spoorlijnen



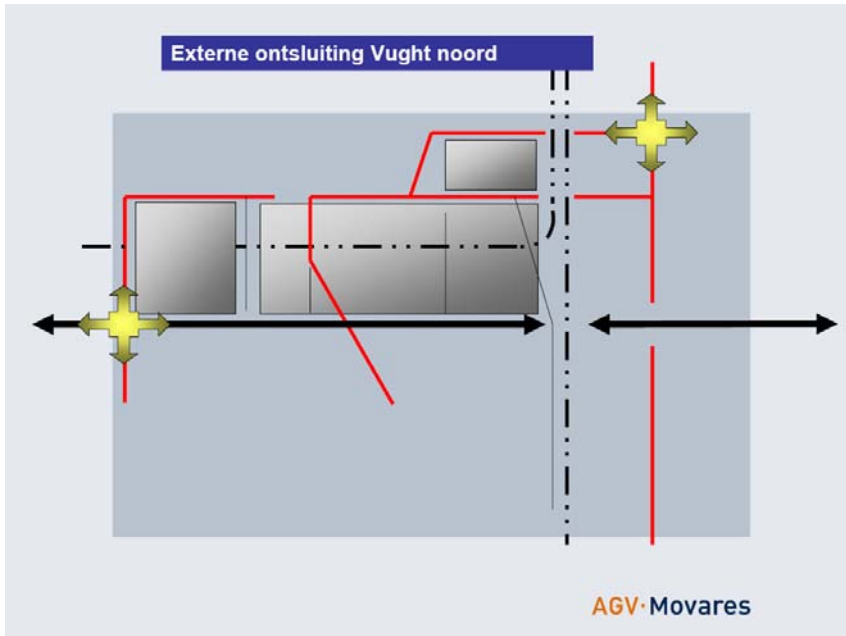
Huidige categorisering autoroutes



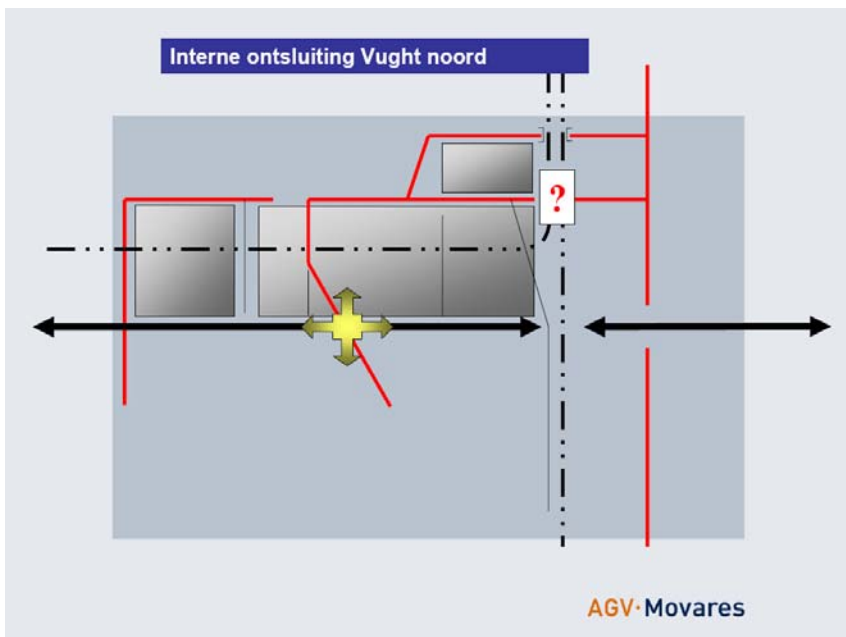
Huidige categorisering fietsroutes



Ten gevolge van de voorgenomen wegcategorisering ontstaat in Vught Noord in feite een 'ringweg' middels de Boslaan – Loonsebaan – Randweg Noord – Bosscheweg - Taalstraat. Deze ringweg zal goed voldoen voor de ontsluiting van het externe verkeer: verkeer met herkomst of bestemming in Vught Noord van en naar de richtingen 's Hertogenbosch en Tilburg. De mogelijkheid van extern sluipverkeer tussen 's Hertogenbosch en Tilburg kan voorkomen worden door (een gedeelte van) de Loonsebaan tot 30 km zone te verklaren.



Ten gevolge van de wegcategorisering en het afsluiten van de De Bréautélaan blijft voor het interne verkeer op de verbinding Vught Noord met de overige voorzieningen in Vught alleen de Zonneweilaan – Lekkerbeetjenlaan – J.F. Kennedylaan beschikbaar. De capaciteit op deze route is echter (te) gering vanwege de huidige wegprofielen en de afstelling van de VRI bij de N65. Een alternatief voor de interne ontsluiting via de ringweg is een omweg maar qua capaciteit wel beschikbaar (ook voor hulpdiensten).



4 Voorstellen voor een aangepaste wegenstructuur

Op basis van het voorgaande dient de door de gemeente voorgestelde ontsluiting te worden verbeterd dan wel een tweede interne ontsluiting te worden gerealiseerd.

Door de Zonneweilaan en de Lekkerbeetjenlaan te verbreden en parkeren op de rijbaan te verbieden (eventueel parkeerhavens aan te leggen) alsmede het kruispunt van de J. F. Kennedylaan met de N65 flink te vergroten (meer opstelstroken) kan meer capaciteit worden verkregen. Deze ingrepen zijn niet zonder meer mogelijk. Er zullen bomen moeten sneuvelen en wellicht dient particulier eigendom te worden verkregen.

Een tweede mogelijkheid is het geschikt maken van de toekomstige fietstunnel in de Loonsebaan voor autoverkeer. Naar verwachting levert dit weinig soelaas omdat deze verbinding weinig zal 'doen' vanwege de aanleg van de Randweg Noord. Daarnaast lijkt inpassing van deze tunnel erg moeilijk vanwege langs gelegen bebouwing.



Lekkerbeetjenlaan

Een derde mogelijkheid is het verdiept aanleggen van de N65 ter plaatse van de De Bréautélaan. Hierbij wordt deze laatste weg door middel van een viaduct over de verdiepte N65 gevoerd waarbij de weg beschikbaar blijft voor zowel auto- als fietsverkeer. Omdat de eerder genoemde oplossingen niet hoog scoren verdient het aanbeveling deze derde mogelijkheid nader uit te werken.

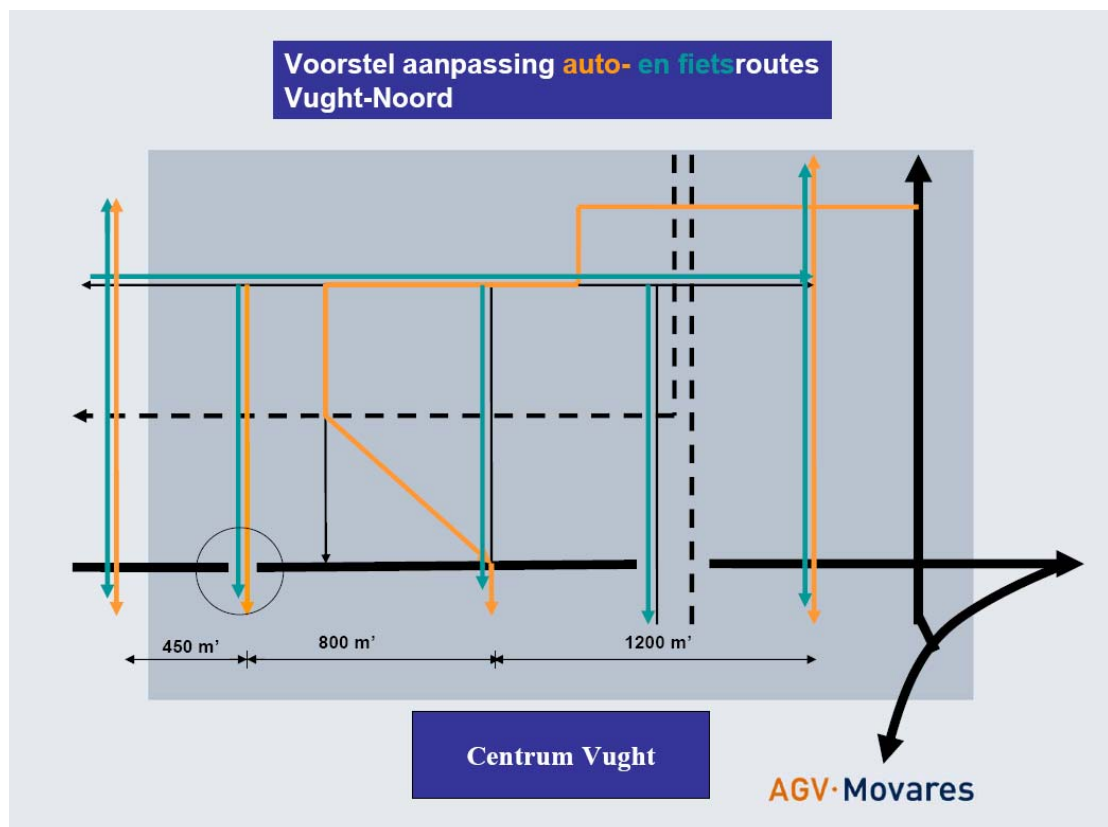


Zonneweilaan noordzijde spoor

5 Uitwerking voorkeursvariant

Het verdiept aanleggen van de N65 ter plaatse van de De Bréautélaan heeft de volgende voor- en nadelen:

- + Fietsverkeer kruist de N65 gelijkvloers en hoeft geen hoogteverschil te overwinnen;
 - + Autoverkeer krijgt een extra interne ontsluiting;
 - + Veilige oversteek N65 voor zowel auto- als fietsverkeer;
 - + Geen VRI, geen wachttijden;
 - + Fietsverkeer op Boslaan kan via parallelweg naar De Bréautélaan worden geleid;
 - + Levert bijdrage aan de veiligheid, welzijn en economische ontwikkeling van Vught;
 - + Handhaaft kruispunten Boslaan/ N65 en J.F. Kennedylaan/ N65 voor extern verkeer;
 - + Financieel aantrekkelijk omdat:
 - uitbouw kruispunt Boslaan/ Martinilaan – N65 achterwege kan blijven;
 - geen kosten voor reconstructie Zonneweilaan, Lekkerbeetjenlaan;
 - de tunnel in de Loonsebaan behoeft niet als autotunnel te worden uitgevoerd;
- 0 Bemoedigt een (later) totale verdieping van de N65;
- 0 Bouwkosten (globale schatting 15 mio);
- 0 De voorziene op- en afrit vanaf de Martinilaan komt te vervallen



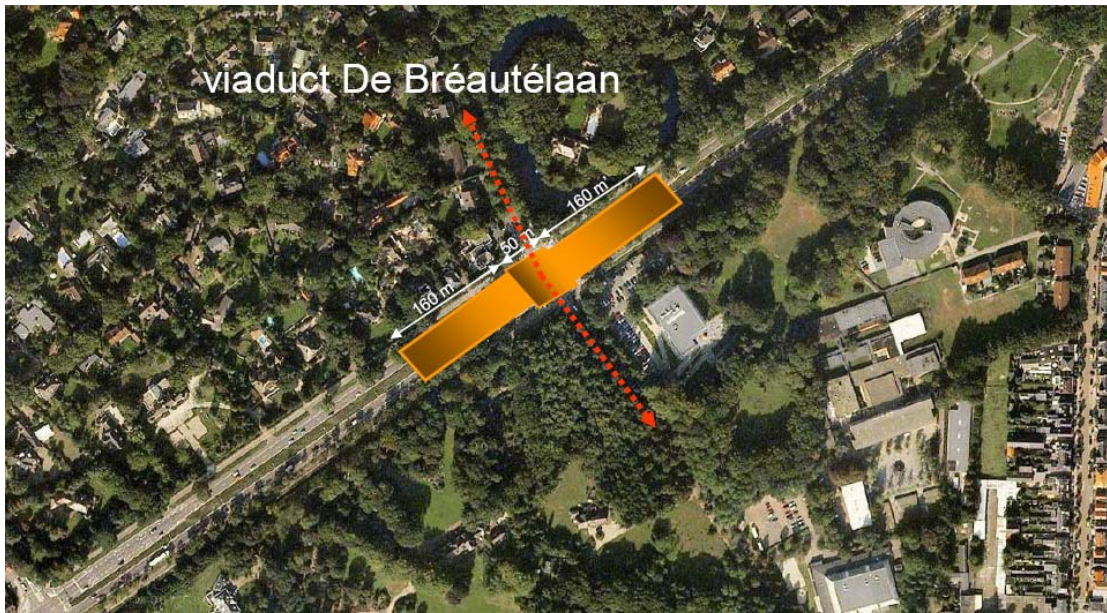
6 Conclusie en aanbeveling

Conclusie

- Om tot een evenwichtige verdeling van het in- en externe gemotoriseerde verkeer te komen heeft de oplossing waarbij de N65 wordt verdiept ter plaatse van de De Bréautélaan veruit de voorkeur;
- Hoewel niet geheel toekomstvast levert deze oplossing de komende jaren het meeste profijt;

Aanbeveling

- Het verdient aanbeveling een nadere uitwerking te maken van de verdiepte ligging, kostenraming, fasering, e.d.



Colofon

Opdrachtgever Vereniging Platvorm Vught Structureel

Uitgave Movares Nederland B.V.

Daalse Kwint
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 - 265 3735
Telefax 030 - 265 5241

Auteur ing. A.P. de Zwart
Adviseur/projectleider

Projectnummer MR 100862