

Vught, 16 december 2013

Betreft: In 2014 is uw Commissie belangrijk voor alle bewoners van Vught

Geachte leden van de Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Milieu,

Het jaar 2014 wordt voor alle inwoners van Vught misschien wel het belangrijkste jaar van de eeuw. Rijk en provincie Noord-Brabant besluiten in 2014 hoe Vught er vanaf 2020 de eerstvolgende 50 jaar bij komt te liggen. Blijft Vught gevierendeeld door twee spoorlijnen, A2 en N65? Glijdt Vught zonder robuuste inpassing van PHS af tot een dorp zonder perspectief, waar huizen gesloopt worden en geluidswallen van 8 meter of hoger geplaatst, om tot drie maal het aantal goederentreinen te laten rijden dan nu op de Betuweroute rijdt? Of wordt de basis gelegd voor een hoogwaardig knooppunt van infrastructuur op de assen Amsterdam – Eindhoven en Rotterdam – Venlo voor de komende 50 jaar?

Of leggen Rijk en provincie de basis voor een veilig, robuust en hoogwaardig knooppunt van infrastructuur? Voor een sterke schakel in de cruciale transportketen tussen Eindhoven, Rotterdam, Amsterdam en Venlo? Voor een veilige, bedrijfszekere verbinding? Een verbinding die Rijk, provincie, havenbedrijf Rotterdam en de spooragenda Amsterdam-Eindhoven de komende vijftig jaar duurzame ruimte geeft voor groei en ontwikkeling?

Nog even de zaken waarop wij ons baseren voor u op een rij:

Feitendossier 1. PHS inpassing spoorlijn Den Bosch – Eindhoven door Vught

- PHS verhoogt het gebruik van dit spoortrace door Vught van 360 naar 432 passagierstreinen per dag, en van 22 naar 86 tot 166 goederentreinen per dag.
- Dit betekent overdag iedere 2 minuten een trein op een trace van 4 kilometer met nu 5 gelijkvloerse overgangen door het hart van Vught, waar van de 26,000 mensen er 7,000 in de hinderzone van spoor wonen.
- 86-166 goederentreinen per etmaal is 1,5 tot 2,5 keer het aantal dat nu over de Betuweroute rijdt. Over de verhouding nacht-dagverkeer is niets geregeld.
- De bewoners van Vught hebben zich verenigd in www.samenvoervught.nl
- De bewoners van Vught hechten belang aan de economische ontwikkeling van Nederland, Brabant en Vught.
- Ons streven is een hoogwaardig en robuust knooppunt. Maar ook het behoud van een aantrekkelijke top 4 gemeente van Brabant en top 30 gemeente van Nederland (zie Elsevier onderzoek). Een aantrekkelijke verbindingspoort tussen Randstad en Brabant.
- Daarom hebben bewoners ingestemd met inpassing van PHS, mits leefbaar. Dit door middel van verdiepte aanleg van 4 kilometer tracé.

- Gemeente Vught en bewoners werken intensief samen richting dit doel.
- De Minister en Staatssecretaris hebben het unanieme geluid erkend, door verdiepte ligging in de scope van de variantenstudie op te nemen.
- De voorwaarde van het Rijk is dat regio meefinanciert. Op 15 november 2013 is in Statenvoorstel 58/13A van provincie Brabant unaniem een motie aangenomen. Daarin wordt Gedeputeerde Staten gevraagd alle mogelijke vormen van regionale financiering te onderzoeken.
- Binnen PHS is al € 150 miljoen geoormerkt voor Vught. Dit budget dekt een door het Rijk opgenomen variant 2C. Variant 2C is al de eerste 700 meter verdiepte ligging. (het noordelijke tracedeel tot aan de eerste spoorwegovergang.)
- Prorail voorziet bij niet verdiepte inpassing meerkosten ten opzichte van het budget van € 150 miljoen. Dit is het gevolg van damwanden tegen trillingen (bedrag onbekend), 2 x 4 kilometer geluidschermen, links en rechts van het tracé (€ 10-30 miljoen) en het ongelijkvloers maken van de meest zuidelijke spoorwegovergang (€ 15 miljoen).
- Een recente studie in opdracht van gemeente Vught laat een indicatief woningwaardeverschil van € 70 miljoen zien tussen verdiept en niet verdiept gelegen spoor door Vught
- In Almelo is verdiept spoor aangelegd met een lengte van 1 km voor circa € 50 miljoen (bron: gemeente Almelo, prijspeil 2009). Vught vraagt vanaf de eerste spoorwegovergang circa 3 keer deze lengte. De geluidreductie in Almelo (- 14 dB) betekent in Vught 70% minder gehinderden (< 55dB) zonder investering in geluidschermen. De effecten op robuustheid van de dienstregeling, veiligheid, bereikbaarheid (onder andere van hulpdiensten) en vestigingsklimaat zijn navenant omdat alle overgangen ongelijkvloers worden.
- ProRail acht verdiepte aanleg in Vught technisch haalbaar. De bewoners van Vught zijn bereid hinder te accepteren als dit een duurzame leefbare en veilige oplossing oplevert.
- Er loopt een landelijk verbeterprogramma overwegen (LVO) dat deel uitmaakt van MIRT 2014. Verdiept aanleggen sluit prima aan bij het LVO.
- Verdiepte aanleg bespaart op levenscycluskosten, omdat kosten van overwegen en incidenten bij overwegen voorkomen worden. De dienstregeling is zonder overgangen robuuster en presteert daardoor beter.

Op basis van bovenstaand ontstaat het beeld dat verdiepte aanleg niet alleen een technisch haalbare robuustere inpassing is voor de komende vijftig jaar. Ook ontstaat het beeld dat verdiept en niet verdiept inpassen financieel geen honderden miljoenen uit elkaar liggen.

Feitendossier 2. Verkenning naar verdiepte varianten N65

- Circa 3 kilometer N65 Rijksweg loopt dwars door Vught.
- Er zijn circa 12 miljoen verkeersbewegingen per jaar op deze verbinding van Tilburg naar Den Bosch, waarvan ca. 15% vrachtverkeer
- Alle drie de kruisingen op de N65 door Vught zijn gelijkvloers en hebben stoplichten.

- Een groot deel van de meer dan 3,000 scholieren van de middelbare school Maurick college en basisscholen De Schalm en De Piramide steken de N65 dagelijks 2x per fiets over op een van deze 3 overgangen, alleen al om naar school te kunnen.
- Het autoverkeer bespaart 10-15 minuten om de N65 te kiezen in plaats van de A58 en A2 (bron: Google maps).
- U heeft aandacht gevraagd voor deze situatie. Mede daardoor is door Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente Vught € 100 miljoen bestemd voor een inpassing die leefbaarheid en veiligheid verbetert.
- De bewoners van Vught willen dat alle drie de overgangen ongelijkvloers worden, en dat de N65 vanaf de spoorkruising tot en met de meest zuidelijke kruising (Boslaan) verdiept komt te liggen
- Dit is een van de vier varianten die Rijkswaterstaat onderzoekt in de verkenning.

Feitendossier 3. De synergie van beide projecten

- N65 en PHS spoor worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat en ProRail. Beide uitvoeringsinstanties werken onder regie van het Ministerie van I&M.
- Omkering van de kruising N65 / spoor is onderdeel van de scope verdiepte aanleg spoor en raakt beide projecten
- De verbinding N65 is niet kritisch. Met A2/A58 bestaat een goed alternatief, zeker tijdelijk.
- Er kan tijdens de aanleg gekeken worden naar tijdelijke afsluiting van de N65. Bewoners van Vught staan hiervoor open. Bouwtijd van beide projecten wordt verkort. De kosten van aanleg en tijdelijke maatregelen worden verlaagd. Het spoorproject ondervindt minimale hinder. Bouwen is veiliger. Het geheel is beter inpasbaar.
- Uit gesprekken van Samen voor Vught met top 5 bouwondernemingen uit Nederland wordt de synergie bevestigd. Er is synergie op het vlak van kosten, hinder, kwaliteit en snelheid van de oplossing.
- Beide projecten zijn nu in financiering, organisatie en timing (vrijwel) losgetrokken. Dit staat het benutten van synergievoordelen in de weg.
- De markt geeft aan open te staan voor een integrale *design & build* benadering en vanwege kasschema's van het Rijk (spoor voor 2020, N65 daarna) ook *design, build, finance & maintain* opties te kunnen inzetten.
- Het Rijk realiseert zo een robuuste oplossing die sneller beschikbaar is. Ook als robuust alternatief voor langjarige hinder aan de Duitse zijde van de Betuweroute.
- De bouwsector in Nederland krijgt op deze wijze een extra impuls op korte termijn, terwijl het Rijk haar kasschema kan aanhouden.

Samengevat:

Voor de oplossing van het infrastructurele probleem van Vught is reeds € 250 miljoen geormerkt, € 100 miljoen voor de N65 en € 150 miljoen voor PHS. PHS krijgt zonder verdiepte aanleg te maken met meerkosten van schermen,

damwanden, ongelijk maken van overgangen en hogere levenscycluskosten. Zonder verdiepte aanleg is de dienstregeling Amsterdam-Eindhoven en ook het goederenalternatief voor de Betuweroute minder robuust. Provincie Noord-Brabant erkent de problematiek van PHS en doet onderzoek naar alle mogelijkheden van regionale medefinanciering. Verdiepte aanleg van spoor kost naar verwachting geen honderden miljoenen maar 100-200 miljoen extra. Almelo laat zien dat het technisch kan. ProRail bevestigt dat het kan in Vught. De markt ziet een nog onbekende synergie van integrale aanpak van N65 en spoor.

Ons beroep op u:

Vraagt u de Minister en Staatssecretaris op zoek te gaan naar een integrale oplossing voor Vught en de N65 en PHS in Vught te definiëren als een integraal project. Investeer als Rijk 100-125 miljoen euro extra voor de broodnodige bijkomende – en nu al voorziene - maatregelen om PHS in te kunnen passen. Doet u als commissie, met ons samen, een beroep op de Provincie Noord-Brabant om een vergelijkbare investering te doen. Vraagt u vervolgens de Minister om met dit budget van € 450-500 miljoen naar de markt te gaan. Denkt u daarbij aan een integrale *design & build* uitvraag naar maximale langjarige functionaliteit bij een minimale bouwtijd. Overweegt u daarbij *finance* en/of *maintain* toe te voegen, om op de kasschema's van de Rijksoverheid geen belemmering te laten zijn. Daarmee realiseert u besparingen op levenscycluskosten en een robuuste dienstregeling als basis voor groei op dit kritisch tracédeel op het gemengd railnet.

Wij vragen u om erkenning van een unaniem bewonerscollectief. Een collectief dat zich niet kenmerkt door een 'niet in onze achtertuin' houding. Een collectief dat meedenkt hoe economische ontwikkeling en een waardevolle, leefbare en veilige toekomst voor 26,000 burgers efficiënt samen kunnen gaan. Het resultaat gaat verder dan Vught. Een veilig, bedrijfszeker en duurzaam verdiept spoor is in het belang van Brabant en Nederland

Tot slot

De aandacht van uw Commissie tot op heden voor de situatie in Vught heeft ons zeer gesterkt. Onze dank daarvoor. Wij wensen u fijne feestdagen!

Bestuur vereniging Samen voor Vught,

Hans Togtema, voorzitter

Arjen Klomp, penningmeester

Marianne van Erp, secretaris

Jos Bruins, lid

Aangesloten leden Samen voor Vught,

Belangengroep Kampdijklaan

Belangengroep Klein Brabant

Bewonersgroep A2

Bewonersgroep Spoorlaan

Bewonersvereniging A2Leeuwensteinlaan

Stichting Versterplein

Buurtvereniging SPWN

Bewonersvereniging Bosscheweg Noord

Belangengroep Fort Isabella

Werkgroep Toegankelijk Vught

Bewoners Rembrandtlaan

Bewonersvereniging Vught Noord Actief

Vereniging Platform Vught Structureel

Bewoners Stationsstraat

Koninklijke Horeca Nederland afd De Leye

MKB Vught