



3895926

DIV_STAN

GRF

Aan de stuurgroep N65
p/a Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Projectteam N65 t.a.v. mevr. Ir. M. Dirkson
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Vught, 15 maart 2016

Geachte leden van de stuurgroep,

Hierbij vragen wij uw aandacht voor het volgende. Op 24 februari vond er een gesprek plaats van ondergetekenden met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en de gemeente Vught in het gemeentehuis van Vught. Bij die gelegenheid deed RWS mededeling van de besluiten van uw stuurgroep van 17 december 2015. In een vervolggesprek met RWS op 9 maart is daar nog een nadere toelichting op gegeven.

Een belangrijk onderdeel van de besluiten wordt gevormd door het vervallen van de mogelijkheid voor langzaam verkeer om bij de Boslaan de N65 over te steken. De argumentatie die daarvoor werd gegeven in de bijeenkomst van 24 februari, bestond uit een gehouden telling van het aantal overstekende fietsers, een afweging van de financiële consequenties en een onveilig geachte (met VRI beveiligde) oversteek van de N65.

De Fietzersbond, Wandelnet, Te Voet en KNHS hebben zeer grote moeite met dit onderdeel van het door uw stuurgroep genomen besluit voor een voorlopig voorkeursalternatief en wel om de volgende redenen:

1. Het besluit is naar onze mening in strijd met de doelstellingen die voor het project N65 zijn geformuleerd, zowel in het Programma van ambities N65 uit 2009, de Contouren voor een gebiedsopgave uit 2013, de Informatienota 1^e Verkenning N65 uit 2014 als de Verkenning N65 uit 2015. Steeds was daarin – naast het verhogen van de veiligheid van oversteken – een centrale doelstelling de vermindering van de barrièrewerking tussen woongebieden. Het plan dat de eenheid van Vught zou dienen te bevorderen leidt bij de keuze voor dit alternatief tot het tegendeel van de te bereiken doelstelling, namelijk tot een sterkere opdeling en een verhoogde barrièrewerking. Het laten vervallen van een belangrijke oversteekmogelijkheid voor fietsers, wandelaars en paardensporters is ook in strijd met wat over het in stand houden van kruisende verbindingen is opgemerkt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

2. De oversteek Boslaan wordt wel gehandhaafd voor autoverkeer. Het langzaam verkeer wordt deze oversteek ontzegd. Dit is een evidente bevoordeling van de ene verkeerssoort boven de andere. In de praktijk zal dat leiden tot het bevorderen van ongewenst autogebruik over korte afstanden, o.m. naar het recreatiegebied rond de IJzeren Man, iets dat nu juist uit een oogpunt van milieu, leefbaarheid, gezondheid e.d. tegengegaan zou moeten worden. Juist in de zomer is het aantal fietsers, wandelaars en ruiters dat gebruik maakt van die oversteek groot, veel groter dan uit een

recente eenmalige telling van RWS (alleen in de ochtendspits) zou (b)lijken. De oversteek bij de Boslaan maakt ook deel uit van de hoofdfietsstructuur van de gemeente Vught. Het gebruik van een oversteekmogelijkheid bij de Boslaan zou juist sterk aan aantrekkelijkheid – en daarmee aan gebruik – winnen wanneer er geen lange wachttijden meer voor stoplichten zouden zijn. In plaats van het uitbreiden – of tenminste handhaven - van de oversteekmogelijkheden voor het langzaam verkeer wordt het aantal oversteekmogelijkheden in de bebouwde kom van Vught met een kwart verminderd, terwijl het aantal voor het autoverkeer hetzelfde blijft! Daarbij dient dan ook nog bedacht te worden dat de thans bestaande oversteekmogelijkheden bij de Aert Heijmlaan en de Rembrandtlaan – waarover nog besloten moet worden in het kader van het PHS-project – mogelijk ook nog worden beperkt.

3. De CROW-richtlijnen, die zijn opgesteld om barrièrewerking in beeld te krijgen en normen te stellen ten aanzien van oversteekbaarheid van barrières, worden door het vervallen van de oversteek bij de Boslaan in ernstige mate overschreden. Het bijgevoegde kaartbeeld spreekt voor zich (zie de bijlage). Die richtlijnen zijn weliswaar geen wettelijke voorschriften, maar zijn uitdrukking van politieke uitgangspunten. Die uitgangspunten worden hier in zodanige mate overschreden dat de richtlijnen als zodanig in het geding zijn. Dat klemmt te meer omdat nog recent op het hoogste politiek/bestuurlijke niveau door de motie-Bashir c.s. en de daarop door de minister gegeven reactie is herhaald hoe wezenlijk het naleven van die normen wordt bevonden (zie de bijlage). Naar onze zienswijze zijn er onvoldoende sterke argumenten om in dit geval van de CROW-richtlijnen af te wijken.

4. Niet of onvoldoende in beeld zijn gebracht mogelijke oplossingen voor handhaving van de oversteekmogelijkheid voor langzaam verkeer, zoals een ondertunneling t.b.v. het langzaam verkeer of het verlengen van de verdiepte ligging van het wegtracé. Met name de mogelijkheid, die in de Informatienota en de Verkenning N65 nog werd genoemd - namelijk een fietstunnel Boslaan - is in het voorkeursalternatief plotseling verdwenen. Fietzersbond, Wandelnet, Te Voet en KNHS handhaven hun pleidooi voor een tunnel voor fietsers, wandelaars en ruiters als de beste mogelijkheid om daar op een snelle, veilige en aangename manier de N65 over te steken.

De Fietzersbond, Wandelnet, Te Voet en KNHS hebben op grond van bovenstaande overwegingen ernstige bezwaren tegen het laten vervallen van een mogelijkheid om de N65 bij de Boslaan te kunnen oversteken en dringen dan ook aan op heroverweging van dit onderdeel van het stuurgroepbesluit van 17 december 2015. Wij verzoeken u opdracht te geven om alsnog te onderzoeken op welke wijze een goede oversteekmogelijkheid voor langzaam verkeer bij de Boslaan kan worden gehandhaafd.

Met vriendelijke groet,
namens Wandelnet, Te Voet, de KNHS en de Fietzersbond,



A.H.J. Smid, *provinciaal vertegenwoordiger Fietzersbond*

Dré Rennen, *belangenbehartiger Wandelnet provincie Noord-Brabant*

Harry Benschop, *bestuurslid Te Voet*

Trix Kolk, *regioconsulent Noord-Brabant Noord van de KNHS*

Bijlage 1: kaartbeeld met afstanden N65

Bijlage 2: Motie van het lid Bashir c.s.

in kopie verzonden aan

College van B&W gemeente Vught

College van GS provincie Noord-Brabant

Te handhaven oversteken langzaam
verkeer over N65 (veelal onderdeel uit-
makend van regionale knooppuntenstelsels

— = wandelaar

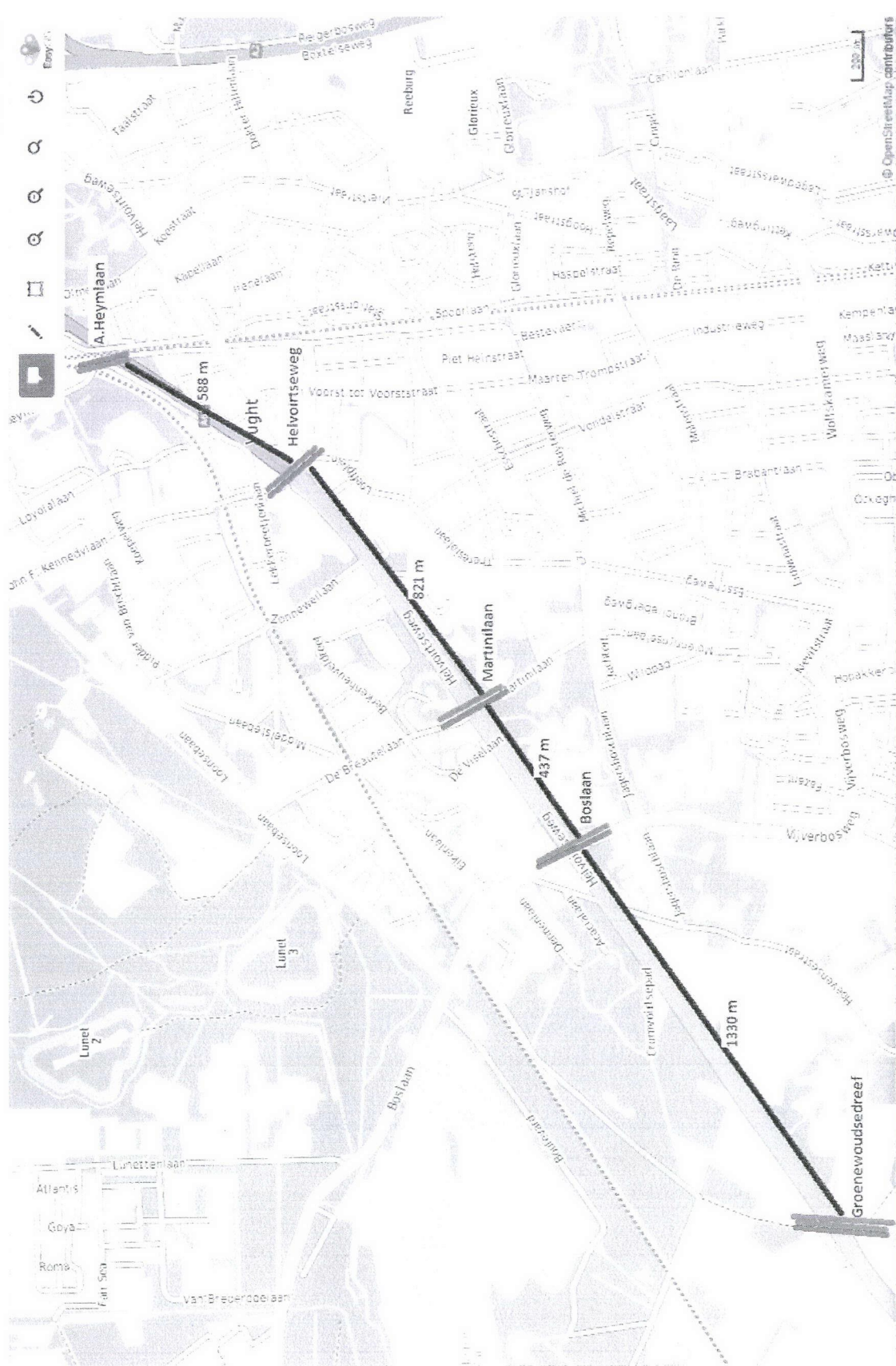
— = fietser

— = ruiter

CROW richtlijn 299 "Barrierewerking van
lijninfrastructuur"

Maximale maaswijdte voor het netwerk van
langzaam verkeer:

- binnen bebouwde kom 500m
- stads- dorpsrand 1000m
- buiten bebouwde kom 1500m



Vergaderjaar 2014–2015

33 888

Initiatiefnota van de leden Smaling, Hoogland en de Rouwe: «Een stap vooruit, voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk»

Nr. 9

MOTIE VAN HET LID BASHIR C.S.

Voorgesteld tijdens het Notaoverleg van 19 januari 2015

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de belangen van fietsers en wandelaars betrokken dienen te worden bij de aanleg van nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuur;

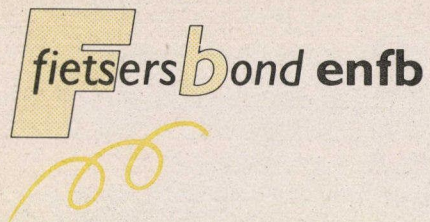
van mening dat enkel in uitzonderingsgevallen van de CROW-methode kan worden afgeweken;

verzoekt de regering:

- bij tracébesluiten de Kamer inzicht te bieden in de gemaakte belangenafweging tussen mobiliteit van het snelle en van het «doorkruiste» langzamere verkeer;
- bij afwijken van de CROW-methode dit duidelijk te motiveren;
- belangen van fietsers en wandelaars in een vroegtijdig stadium mee te wegen en belangenorganisaties van langzaam verkeer te consulteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

Bashir
Van Helvert
Jacobi
Van Veldhoven



Ingekomen
17 MRT 2016
Provincie Noord-Brabant

Provinciale Staten
Prov. Noord-Brabant
Brabantlaan 1
5216 TV 's-Hertogenbosch