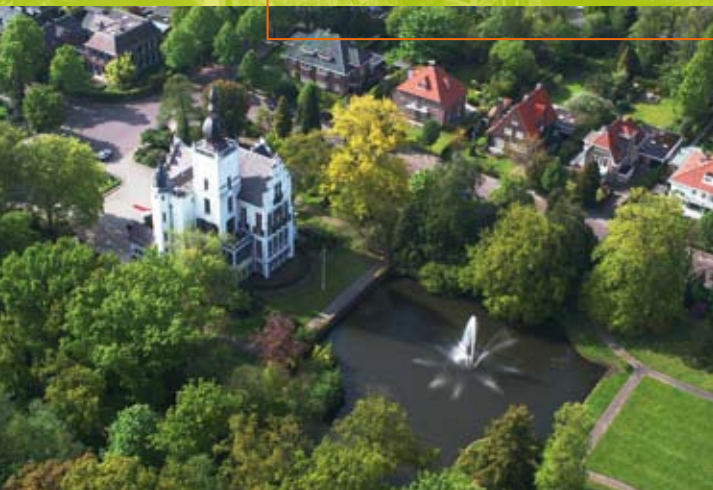




# Van knelpunt naar knooppunt

Visie Vught op rijksinfrastructuur





## In het kort...

*Met de huidige rijksinfrastructuur is de situatie in Vught qua leefbaarheid, milieu en bereikbaarheid al onhoudbaar. Door de nieuwe rijksplannen voor uitbreiding van de rijksinfrastructuur verergert de slechte toestand in Vught nog verder.*

- Door bestaande en geplande infrastructurele projecten van het Rijk neemt de druk op het woonklimaat in Vught steeds meer toe. De gemeente is letterlijk versnipperd. Dit houdt een verdere ontwikkeling tegen. Het heeft daarnaast een negatief effect op de leefkwaliteit in Vught.
- De gemeente Vught ligt in een bijzonder cultuurhistorisch landschap. De kern Vught is omgeven door een schat aan natuurschoon, maar rijkswegen en spoorlijnen snijden het dorp af van dit groene buitengebied.
- Daarnaast werpt deze doorsnijding barrières op voor de van oudsher hechte leefgemeenschap, waardoor de inwoners elkaar en de diverse voorzieningen steeds moeilijker kunnen bereiken.

Het antwoord van de gemeente Vught op deze problematiek luidt de Visie Vught. In deze langetermijnvisie krijgen goede verkeersdoorstroming en bereikbaarheid de aandacht die ze verdienen. Maar er is ook ruimte voor leefbaarheid en ontwikkeling in Vught. In hoofdlijnen pleit de Visie Vught voor de ondertunneling van de N65 in de kern Vught en de bundeling en verdieping van het spoor 's-Hertogenbosch – Eindhoven met de A2. Zo kan Vught zich als één geheel verder ontwikkelen en ontstaat tegelijkertijd een goede infrastructurele noord-zuidverbinding met een maximale flexibiliteit voor de toekomst.

Een goede verkeersafwikkeling is van nationaal, regionaal en lokaal belang. Niet alleen in economische zin, maar ook vanuit oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid. De Visie Vught verenigt meer leefbaarheid met een betere bereikbaarheid, maakt van Vught één geheel én zorgt voor meer capaciteit op wegen en spoorwegen. Dat biedt voordelen voor het Rijk, de regio én de gemeente Vught. Zo ontstaat een win-win situatie voor alle partijen.

## Inhoud

In het kort	2
Inleiding	3
De bijzondere postie van Vught	4
De vughtse situatie: tussen hamer en aambeel	5
De toekomst: van kwaad tot erger of nieuwe kansen?	9
De oplossing in de visie van Vught: een win-winsituatie	10
Wat houdt de visie van Vught in?	11
Bijlages	15
Bijlage 1 Overzicht knelpunten rijksinfrastructuur	16
Bijlage 2 Visie Vught	17
Bijlage 3 Overzicht plannen m.b.t. rijksinfrastructuur	18



## Inleiding

*De gemeente Vught zit in de knel als het gaat om de infrastructuur. Twee spoorlijnen – naar Eindhoven en Tilburg- doorkruisen het dorp. Twee rijkswegen – N65 en A2 – splitsen Vught in verschillende delen. Er is een Vught boven de snelweg en onder de snelweg. Wie in Vught moet zijn, weet dat hij altijd lang staat te wachten door voorbijrazende sneltreinen en passerende auto's. Vughtse ouders houden hun hart vast als hun kinderen naar school gaan. Bijna elk kind moet een extreem gevaarlijke weg over of een drukke spoorwegovergang. Burgers klagen massaal over geluidsoverlast.*

Ofwel: de infrastructuur in Vught belemmert de bereikbaarheid binnen de gemeente, is onveilig en belastend voor het milieu. Dit tast de leefbaarheid in de gemeente Vught aan tot een inmiddels onaanvaardbaar niveau. Bijlage 1 bevat een overzicht van de knelpunten.

Het Rijk wil nog meer capaciteit op de wegen. Vught kan dit niet meer aan. Daarom heeft de gemeente het initiatief genomen om samen met het Rijk de knelpunten in Vught op te lossen. Een oplossing die de Vughtse situatie leefbaar maakt en tegelijkertijd tegemoet komt aan de capaciteitseis van het verkeer. In dit document leest u wat die visie is. En hoe we de op het oog botsende belangen kunnen verenigen in één oplossing. Een oplossing die alleen maar winnaars kent.



## De bijzondere positie van Vught

*Vught is een aantrekkelijke en groene woongemeente in een bijzonder cultuurhistorisch landschap. Het heeft de rustige en aangename sfeer van een dorp, dat is omgeven door bossen, landgoederen en natuurschoon. Daarnaast speelt Vught een steeds grotere rol als nationaal en regionaal verkeersknooppunt. Dit vanwege de strategische ligging aan een aantal belangrijke hoofdverbindingen in Nederland.*

In de loop der eeuwen heeft Vught steeds een belangrijke positie ingenomen als strategische locatie en –daarmee samenhangend- als verkeersknooppunt. Dit hangt samen met de ligging van Vught als een hooggelegen 'eiland' in een laagliggend riviereengebied. Deze positie dwingt het intensieve noord-zuidverkeer door de smalle Vughtse corridor met verstrekkende gevolgen voor de Vughtse leefbaarheid.

Het van oudsher agrarische landschap vormt met bossen en de vele landgoederen een harmonisch geheel, met ruimte voor natuurontwikkeling en recreatie. Een voorbeeld hiervan is het Dommeldal, een uniek beekdallandschap dat door de overheid werd uitgeroepen tot reservaatgebied. Ook de Vughtse Heide en de recreatieplas IJzeren Man liggen in de groene gordel rond Vught, evenals de Gement en het Bossche Broek, een open polderlandschap dat onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Het Rijk ontwikkelt een aantal plannen met ingrijpende gevolgen voor de gemeente Vught. Daarbij is de aandacht voornamelijk gericht op de infrastructuur, omdat het Rijk nu eenmaal een verantwoordelijkheid heeft op dit gebied. De verantwoordelijkheid van de gemeente Vught daarentegen ligt in hoofdzaak bij wonen en verblijven in de gemeente.

Uiteraard erkent de gemeente Vught het nationale belang van een goede infrastructuur met voldoende capaciteit die bovendien uitgebreid kan worden als de situatie daarom vraagt. Vught en haar inwoners hebben daar tenslotte ook profijt van. Vught wil de belangen van het Rijk en de gemeente daarom koppelen aan een weloverwogen afweging van beide verantwoordelijkheden. Concreet betekent dit dat de plannen zodanig gerealiseerd moeten worden dat de lasten voor Vught niet te zwaar zijn. De rijksoverheid moet daarin meegaan volgens het beginsel *égalité devant les charges publiques*, ofwel gelijkheid van de openbare lasten. Bij behoorlijk bestuur mogen de lasten die voortvloeien uit een besluit voor de ene partij niet zwaarder wegen dan voor de andere. Met andere woorden: het primaat wonen mag niet ondergeschikt worden aan het primaat infrastructuur.

## De Vughtse situatie: tussen hamer en aambeel

### Leefbaarheid en milieu

*De infrastructuur trekt al lange tijd een zware wissel op de woonkwaliteit in Vught. De leefbaarheid in Vught staat daardoor op een onacceptabel niveau. Verdere uitbreiding van de infrastructuur, voortbordurend op de huidige situatie, leidt tot een verdere verslechtering. Die manifesteert zich in de gebrekkige verbindingen tussen wonen, werken en diverse voorzieningen, maar ook in nog meer geluidsoverlast, luchtvervuiling en veiligheidsrisico's.*

### Fysieke barrière

De rijkswegen en de spoorlijnen hebben Vught letterlijk in stukken gehakt en die afzonderlijke stukken worden onderling steeds slechter bereikbaar. De noodzakelijke fysieke maatregelen tegen onder meer geluidsoverlast versterken deze versnippering en daarmee de sociale segregatie.

Niet alleen de spoorlijnen zelf, ook de 12 gelijkvloerse overgangen in Vught die soms meer dan de helft van de tijd afgesloten zijn, vormen een ernstige fysieke belemmering. De N65, bovenaan de lijst van N-wegen die het Rijk als knelpunt aanmerkt, is een barrière tussen Vught-Noord en Vught-Zuid. De A2, de andere grote verkeersader door Vught, doorsnijdt de verbindingen tussen de kern en de omliggende delen van de gemeente. De historische verbinding van Vught met het landgoed Maurick is hiermee bijvoorbeeld verdwenen.



### Visuele barrière

Zowel langs de sporen als de rijkswegen in Vught staan op dit moment op diverse plaatsen 3 tot 5 meter hoge geluidswerende schermen. Door de toename van het aantal treinen en het wegverkeer nemen deze visuele barrières voortdurend in aantal en omvang toe.

### Geluidskwaliteit

De geluidsbelasting door het treinverkeer voldoet in de huidige situatie niet meer aan de wettelijke normen en dat maakt sanering nodig. Naast de noodzaak tot steeds hogere geluidsschermen vereist dit ook maatregelen als gevelisolatie en eventueel aanpassingen aan het spoor en aan de treinen zelf. Bij de spoorwegovergangen ontstaat overlast voor de omwonenden, met name door wachtend verkeer met draaiende



motoren, rinkelende bellen en passerende treinen.

Overigens kent ook de N65 forse geluidsoverlast die de wettelijke normen overschrijdt. Ook hier zijn op korte termijn maatregelen nodig als meer en hogere schermen, gevelisolatie en aanpassing van het asfalt voor een stiller wegdek. Hetzelfde geldt bij het verbreden van de A2 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

### Luchtkwaliteit

Noord-Brabant is één van de zeven regio's in Nederland waar de Europese normen voor luchtkwaliteit aanzienlijk worden overschreden (Bron: Provincie Noord-Brabant). Het relatief grote autobezit per inwoner in Noord-Brabant en de grote hoeveelheid vrachtverkeer op de snelwegen zorgen voor overlast door fijnstof, CO2 en stank.

Omdat Vught zich bevindt op een knooppunt van zowel wegen als spoorlijnen is juist hier de concentratie luchtvervuiling hoog. Passerende, maar ook stilstaande voertuigen voor de verkeerslichten op de N65, in de file op de A2 en voor de spoorwegovergangen zijn daarvan de belangrijkste oorzaak.

### Verkeersveiligheid

De vele spoorwegovergangen in Vught zorgen voor zeer onveilige situaties en aanrijdingen. Voor een deel hangt dit samen met de lange wachttijden; hierdoor zijn mensen geneigd onnodige

risico's te nemen bij het oversteken van het spoor. Drukke op het spoor veroorzaakt daarnaast veel opstoppingen. Sommige spoorwegovergangen in Vught zijn nu al meer dan 30 minuten per uur gesloten en deze wachttijden nemen verder toe bij een intensivering van het treinverkeer.

Ook op de gelijkvloerse kruisingen met de N65 ontstaan vaak gevaarlijke situaties. De rijksweg heeft vooral een stroomfunctie, maar de vormgeving is daar niet op afgestemd. Ongevallenanalyse geeft een rechtstreekse relatie tussen het ongevalbeeld en de hoeveelheid elementen die de stroomfunctie verstoren, zoals aansluitingen, oversteek- en keerpunten en bushaltes. (Bron: Probleemanalyse N65 Vught – Tilburg, 2003). Daarnaast zijn er vanwege de geringe doorrijhoogte recentelijk enkele ongelukken gebeurd bij het spoorviaduct over de N65.

### Externe veiligheid

Op dit moment worden alle bouwplannen in de omgeving van de rijksinfrastructuur getoetst op externe veiligheid. De uitkomst hiervan leidt tot eventueel noodzakelijke maatregelen. Zo heeft ProRail een onthefingsvergunning verleend voor de bouw van woningen aan de Margrietlaan, op 15 meter van het spoor. Ook bevinden zich meerdere kinderdagverblijven nabij het spoor en de A2. Het toetsen van de plannen en het treffen van noodzakelijke maatregelen neemt echter de



spanning tussen nieuwbouwplannen en aanwezige risico's niet weg.

Over de spoorlijnen 's-Hertogenbosch – Tilburg en 's-Hertogenbosch – Eindhoven rijden veel zogenoemde risicotreinen met o.a. ammoniak, chloor, LPG, benzine en andere gevaarlijke stoffen dwars door de woonkern van Vught. Ook over de N65 en de A2 vindt veel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Recente ongelukken met tankwagens bij het spoorviaduct over de N65 tonen eveneens aan dat hier grote risico's bestaan.

#### Bereikbaarheid en doorstroming

De aansluiting van het nationale verkeersnetwerk op de regionale en lokale netwerken in Vught is slecht. Dit zorgt voor een ernstige belemmering in de bereikbaarheid en doorstroming.

#### Robuust verkeersnetwerk

Op de A2 staat ter hoogte van Vught vaak file vanwege werkzaamheden aan de Ring 's-Hertogenbosch. Dit veroorzaakt sluipverkeer op de lokale wegen in Vught. Ook op de N65 is sprake van filevorming door een hoge verkeersintensiteit, veel verkeerslichten en de toeritdosering naar de A2. Met name bij de gelijkvloerse kruisingen ontstaan lange wachttijden om de N65 te bereiken of over te steken. Bereikbaarheid en doorstroming op landelijk, regionaal en lokaal niveau zijn hierdoor onvoldoende, terwijl in de MobiliteitsAanpak wordt gesproken van 'een robuust mobiliteitssysteem, dat samenhang heeft en voldoende capaciteit om een stootje op te vangen'

(Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, oktober 2008).

De bereikbaarheid van Brabant-Stad (Breda, Tilburg, Den Bosch, Eindhoven, Helmond) staat onder druk. En dat terwijl het personen- en goederenvervoer tot 2020 nog flink toeneemt. Als dat niet in goede banen wordt geleid, heeft dat gevolgen voor de economische ontwikkeling. Voor deze Brabantse steden is het van groot belang om de doorstroming op de hoofdverbindingssassen te verbeteren, de Brabantse kanalen te versterken, het openbaar vervoersysteem te verbeteren, stedelijke centra en spoorzones bereikbaar te maken en een daadwerkelijk robuuste (regionale) weginfrastructuur te realiseren.

#### Ketenmobiliteit

Bij ketenmobiliteit gaat het om het verbeteren van alternatieven voor het gebruik van de auto en overstapmogelijkheden tussen de verschillende vervoerswijzen. Hiervan is momenteel in Vught nauwelijks sprake, omdat juist het vervoer per bus, taxi, fiets en te voet veel hinder ondervindt van de huidige verkeerssituatie. Het kost onevenredig veel tijd om je in Vught te verplaatsen. Oorzaken hiervan zijn met name de wachttijden voor verkeerslichten en spoorwegovergangen, de fysieke scheiding van de afzonderlijke delen van Vught, files en de toeritdosering van de N65 naar de A2.



De noodzakelijke bereikbaarheid van voorzieningen dient gewaarborgd te zijn via gepaste vervoerwijzen. Uitgangspunt in landelijk en provinciaal beleid is dat mobiliteit mag groeien in een juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid (Bron: MobiliteitsAanpak Ministerie van Verkeer en Waterstaat, oktober 2008). In de huidige Vughtse situatie is daarvan geen sprake. Door de knooppuntfunctie van Vught ligt hier wel een grote kans voor de ontwikkeling van ketenmobiliteit, met thema's als transferia, Park & Ride en knooppuntontwikkeling. (Bron: website Provincie Noord-Brabant). Hierbij valt te denken aan een transferium waar automobilisten kunnen overstappen op de trein, een alternatief dat voor de regio en met name voor de steden 's-Hertogenbosch en Eindhoven van toegevoegde waarde is.

#### Ruimtelijke structuur

De aanwezige rijksinfrastructuur belemmert in sterke mate de ruimtelijke ontwikkeling in Vught. Dit komt door de ligging van de spoorlijnen en rijkswegen ten opzichte van de kern en de gemeentegrenzen van Vught. Door de minimale verbindingen van de kern met het buitengebied verslechtert ook de beeldkwaliteit.

#### Ontwikkelingsmogelijkheden

De A2, de N65 en het spoor vormen een ruimtelijke doorsnijding van Vught. Deze doorsnijding is van grote invloed op de leefbaarheid en veroorzaakt fysieke en ruimtelijke scheidingen binnen de leefgemeenschap. Daarnaast zijn ruimtelijke ontwikkelingen beperkt vanwege de aanwezigheid van deze rijksinfrastructuur. Goede voorbeelden hiervan zijn de maatregelen die genomen moeten worden op het gebied van geluidswering of restricties met het oog op de externe veiligheid in de omgeving van het spoor. Bovendien wordt Vught omsloten door natuurgebied als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Ook dit gegeven vormt een grote ontwikkelingsbeperking voor de gemeente. Vanwege de voorgenomen plannen van het rijk op het gebied van de infrastructuur in Vught zal deze ontwikkelingsbeperking in de toekomst verder toenemen, tot ongenoegen van inwoners en bedrijven.

#### Beeldkwaliteit

De scheiding tussen de bebouwde kom en het buitengebied in Vught is bijzonder strikt vanwege de tracés van de A2, de N65 en de spoorlijnen. Hierdoor verslechtert de beeldkwaliteit: deze wordt niet alleen aangetast door de doorsnijding van een aantal historische verbindingen, maar ook door een grote hoeveelheid asfalt, geluidsschermen, slagbomen, verkeerslichten en infrastructurele kunstwerken zoals viaducten. De inwoners van Vught hebben deze verslechterende beeldkwaliteit als negatief beoordeeld en de gemeente heeft dan ook de intentie om deze waar mogelijk te verbeteren.

## De toekomst: van kwaad tot erger of nieuwe kansen?

*De toenemende mobiliteit in Nederland leidt tot diverse plannen om de bestaande infrastructuur intensiever te benutten en uit te breiden. Plannen van het Rijk met enorme gevolgen voor de bestaande infrastructuur in Vught.*

De plannen liegen er niet om: de groei van het treinverkeer zoals beschreven in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) noopt tot uitbreiding van het spoorwagennet. Daarnaast staat de herinrichting en verbreding van de A2 van 2x2 naar 2x3 rijstroken op de rails. En, tenslotte, een mogelijke herinrichting van de A65/N65, die een maximumsnelheid van 100 km per uur mogelijk maakt. De plannen sluiten naadloos aan op de prognoses van de stijgende verkeersintensiteit op de weg en het spoor in de hele regio.

Op het spoor 's-Hertogenbosch- Eindhoven rijden in de huidige situatie overdag 4 intercity's en 2 stoptreinen per uur per rijrichting, dus in totaal 12 persontreinen per uur. Op het spoor 's-Hertogenbosch- Tilburg rijden 2 intercity's en 2 stoptreinen per uur per rijrichting, dus in totaal 8 persontreinen per uur. Daarnaast maken overdag en 's nachts goederentreinen gebruik van de sporen van 's-Hertogenbosch naar zowel Eindhoven als Tilburg, eveneens in beide richtingen. Het Rijk heeft in het PHS de ambitie vastgelegd om de frequentie op het spoor 's-Hertogenbosch- Eindhoven in 2012 op te schroeven tot 6 intercity's en 4 stoptreinen/sprinters per uur per rijrichting, dus in totaal 20 persontreinen per uur. Vanuit het PHS loopt daarnaast een studie naar de herroterring van het spoorgoederenvervoer naar het zuiden. In deze studie wordt uitgegaan van de aanleg van de zogenaamde zuidwestboog bij Meteren, waardoor goederentreinen vanuit Rotterdam via de Betuweroute en 's-Hertogenbosch naar Eindhoven en Venlo kunnen rijden. De Brabantroute via Dordrecht, Breda en Tilburg zal daardoor ontlast worden, waardoor er op dat traject meer ruimte ontstaat voor persontreinen. Dit betekent echter een forse groei van het goederenvervoer via Vught, bovenop de eerder genoemde toename van het personenvervoer. (Bron: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, 4 september 2008). Bovendien blijkt uit de tweede fase van het Herstelplan Spoor de noodzaak van een vierde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught met een dive-nder bij het spoorwegknooppunt in Vught.

Ook op de weg neemt de verkeersintensiteit drastisch toe. Werden op de N65 in 2004 nog 40.000 vervoersbewegingen per etmaal gemeten, in 2015 zal dit aantal opgelopen zijn tot circa 56.000. Daarnaast wordt de N65 mogelijk geschikt gemaakt voor een hogere maximumsnelheid.<sup>1</sup> Op de A2 stijgt het aantal vervoersbewegingen nog sterker: van 92.000 per etmaal in 2004 naar circa 152.000 in 2015 (Bron: het Regionaal Verkeersmodel omgeving 's-Hertogenbosch, basisjaar 2004). Inmiddels is een spoedwet aangenomen om de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven te kunnen verbreden van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Een overzicht van de rijksplannen is opgenomen in bijlage 3.

<sup>1</sup> Over deze aanpassing moet de minister van Verkeer en Waterstaat zich nog formeel uitspreken (Bron: VVP Vught 2009-2015).



## De oplossing in de visie van Vught: een win-winsituatie

*Naar aanleiding van de huidige situatie en de plannen voor de toekomst heeft de gemeente Vught een visie opgesteld. Deze Visie Vught voorziet in een goede verkeersdoorstroming en bereikbaarheid. Daarnaast biedt de visie ruimte voor de leefbaarheid in Vught door gescheiden delen te herenigen en historische verbindingen te herstellen. Het college van burgemeester en wethouders heeft deze visie op 19 februari 2009 gepresenteerd aan de commissaris van de Koningin van de provincie Noord-Brabant.*

Een goede verkeersafwikkeling is van nationaal, regionaal en lokaal belang. Niet alleen in economische zin, ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid. De gemeente Vught erkent dat. Het doel van de Visie Vught is dan ook het verbeteren van leefbaarheid en bereikbaarheid, van Vught één geheel te maken en het creëren van ruimte voor meer capaciteit op wegen en spoorwegen. Hiermee ontstaat een win-win-situatie voor het Rijk, voor de regio én voor de gemeente Vught.

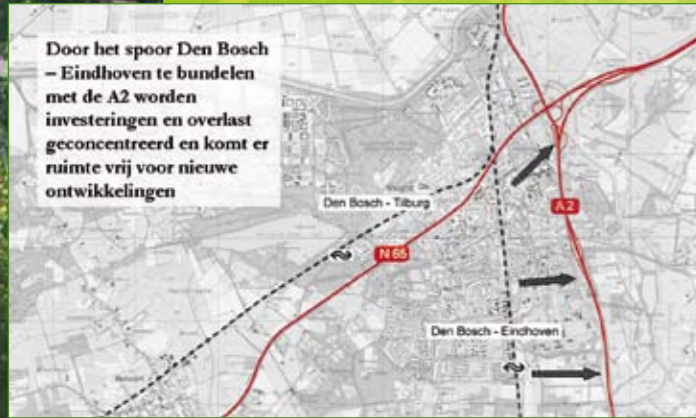
De Visie Vught is een integrale visie op de infrastructuur. Dat betekent dat de verkeersproblematiek op de wegen en het spoor als één geheel wordt benaderd. Een dergelijke aanpak gaat verdere versnippering tegen, biedt meer ruimte voor oplossingen en voorkomt dat een oplossing op de ene plaats leidt tot een probleem op de andere.

De Visie Vught is een langetermijnvisie, gericht op de periode van de komende 20 tot 30 jaar. De praktijk wijst uit dat het nu tijd is om daarmee aan de slag te gaan: plannen is vooruitzien.



# Wat houdt de Visie Vught in?

In de Visie Vught zet de gemeente Vught in vier stappen uiteen welke integrale oplossingen zij voor de geschetste problematiek heeft ontwikkeld.



## STAP 1: BUNDELING

Het spoor van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven wordt gebundeld met de A2. Dit houdt in dat het spoor en de snelweg ter hoogte van Vught in één corridor hetzelfde tracé volgen. Zowel A2 en spoor worden ter hoogte van Vught verdiept aangelegd, zodat op maaiveldniveau oude verbindingen hersteld kunnen worden. Met het verleggen van het spoor 's-Hertogenbosch - Eindhoven wordt Vught ontlast. Hiermee verdwijnen

zowel de barrièrewerking van het spoor en de geluidsoverlast als de risico's voor de verkeersveiligheid en de externe veiligheid. De bundeling van het spoor 's-Hertogenbosch - Eindhoven met de A2 is essentieel voor de hereniging van de afzonderlijke delen van Vught.



## STAP 2: TUNNELS

Zowel de N65 als de A2 worden in de Visie Vught op een aantal cruciale plaatsen door tunnels geleid. Ook het spoor 's-Hertogenbosch - Eindhoven verdwijnt samen met de A2 onder de grond. Dit biedt de mogelijkheid om zowel ter hoogte van de N65 als de A2 oude verbindingen te herstellen. Ook kunnen nieuwe, versterkende verbindingen worden aangelegd die de bereikbaarheid en de eenheid van Vught ten goede komen. Op deze wijze ontstaat een goede infrastructurele noord-zuidverbinding met maximale flexibiliteit voor de toekomst. Daarnaast krijgt de leefkwaliteit in de gemeente door deze ondertunneling een belangrijke en noodzakelijke impuls en kan Vught zich als één geheel verder ontwikkelen.



## STAP 3: LOKAAL NETWERK

De Visie Vught biedt mogelijkheden, ook op de lange termijn, voor een goede doorstroming van het doorgaande auto- en treinverkeer. Door ongelijkvloerse kruisingen, verdiept of in tunnels, wordt de noodzakelijke bereikbaarheid van voorzieningen gewaarborgd. Zo kunnen de inwoners van Vught zicht via gepaste vervoerwijzen vlot en veilig verplaatsen van deur tot deur. Ook de afwikkeling en de doorstroming van het verkeer op de rijkswegen naar het lokale verkeersnetwerk en vice versa wordt zo in goede banen geleid. Als het lokale verkeersnetwerk op een goede manier functioneert kan ook Vught weer als één geheel functioneren.



Op basis van bestaande kernkwaliteiten worden op strategische plekken nieuwe projecten geformuleerd met elk een eigen karakter.

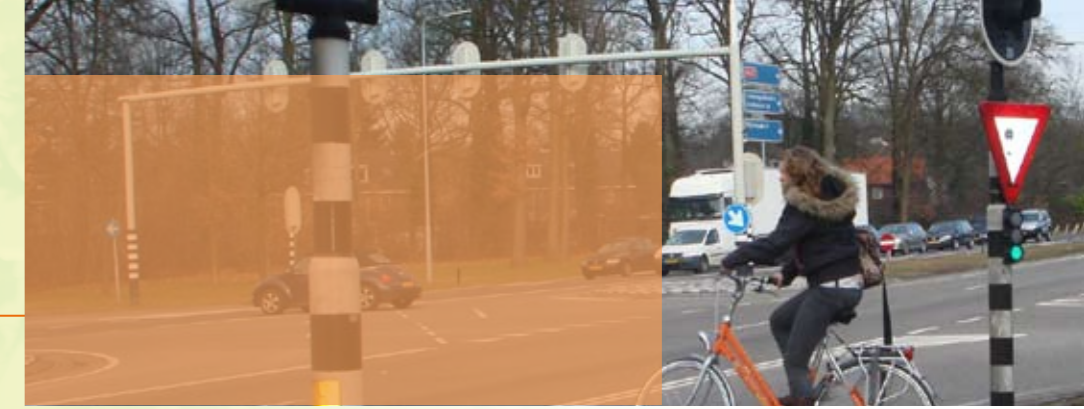
Ontsluiting van bestaande wijken en voorzieningen.



#### STAP 4: VERBINDINGEN

Op cruciale plaatsen worden de afzonderlijke delen van Vught weer met elkaar verbonden. Hierdoor worden historische verbindingen hersteld.

- De ondertunneling van de A2 verbindt Park Maurick (donkergroen) met het centrum van Vught en met Park Reeburg. Voor langzaam verkeer ontstaat zo weer de mogelijkheid om vanuit het centrum gemakkelijk het Dommeldal te bereiken.
- Het centrum (roze) staat weer in directe verbinding met de overige dorpsdelen, waardoor ook de mogelijkheid ontstaat voor een groene verbinding naar de Vughtse Heide (lichtgroen).
- De verbinding tussen woonwijken en voorzieningen als scholen worden sterk verbeterd (blauw en overig).
- De ondertunneling van de A2 verbindt de woon/zorg- en conferentie campus (Voorburg, Huize Bergen, Herlaarhof) met het toekomstige natuur- en milieuconferentieoord Bleijendijk (geel).
- De vrijgekomen locatie van het bestaande spoor 's-Hertogenbosch – Eindhoven biedt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen die Vught-Oost en Vught-West met elkaar verbinden (paars).
- De ondertunneling van de N65 verbindt Vught-Noord en Vught-Zuid met elkaar.

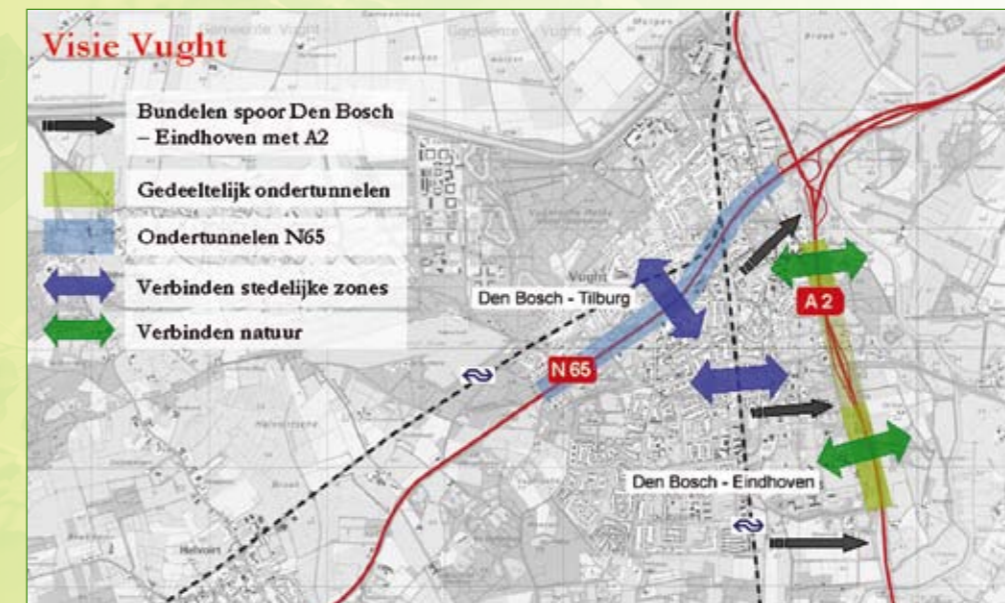


#### Verder met de Visie Vught

Onderzoek zal uitwijzen of deze oplossing de beste is voor de problematiek in Vught en ook de haalbaarheid van het plan vereist nadere studie. Er moeten middelen worden gegenereerd om de ambities te realiseren; een belangrijk onderdeel daarvan is het plaatsen van het project op de MIRT-agenda (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport).

De gemeente Vught benadrukt dat de Visie Vught op dit moment een visie is van de gemeente zelf. Het Rijk, de provincie Noord-Brabant, ProRail, Rijkswaterstaat en de buurgemeenten willen met de gemeente Vught over deze visie meedenken.

Het uiteindelijke doel is om de problemen in Vught op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid op te lossen, van Vught één geheel te maken én tegelijkertijd de doorstroming van weg- en spoorverkeer en daarmee de landelijke economische groei te stimuleren. Het is van essentieel belang om dat in één keer goed te doen en zo te komen tot een oplossing waarin alle betrokken partijen zich ook op de lange termijn kunnen vinden.





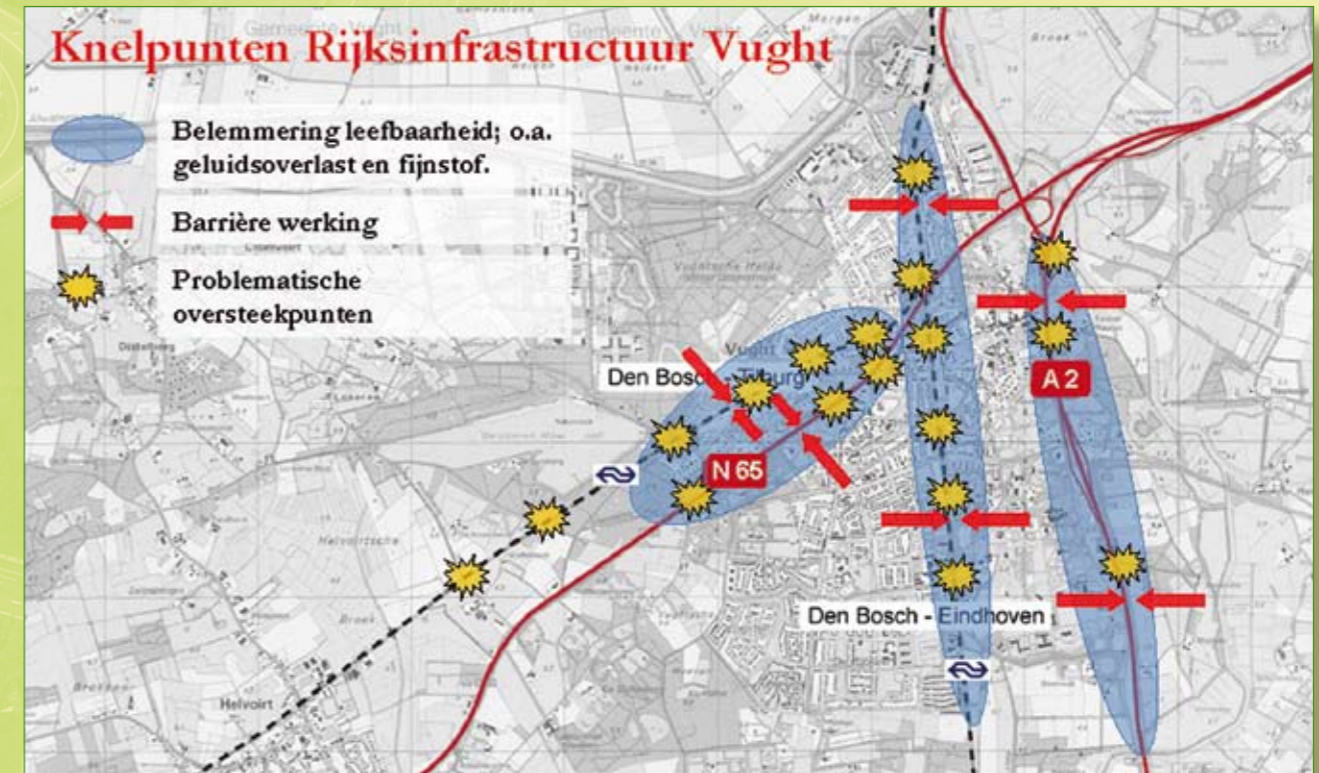
## Bijlages

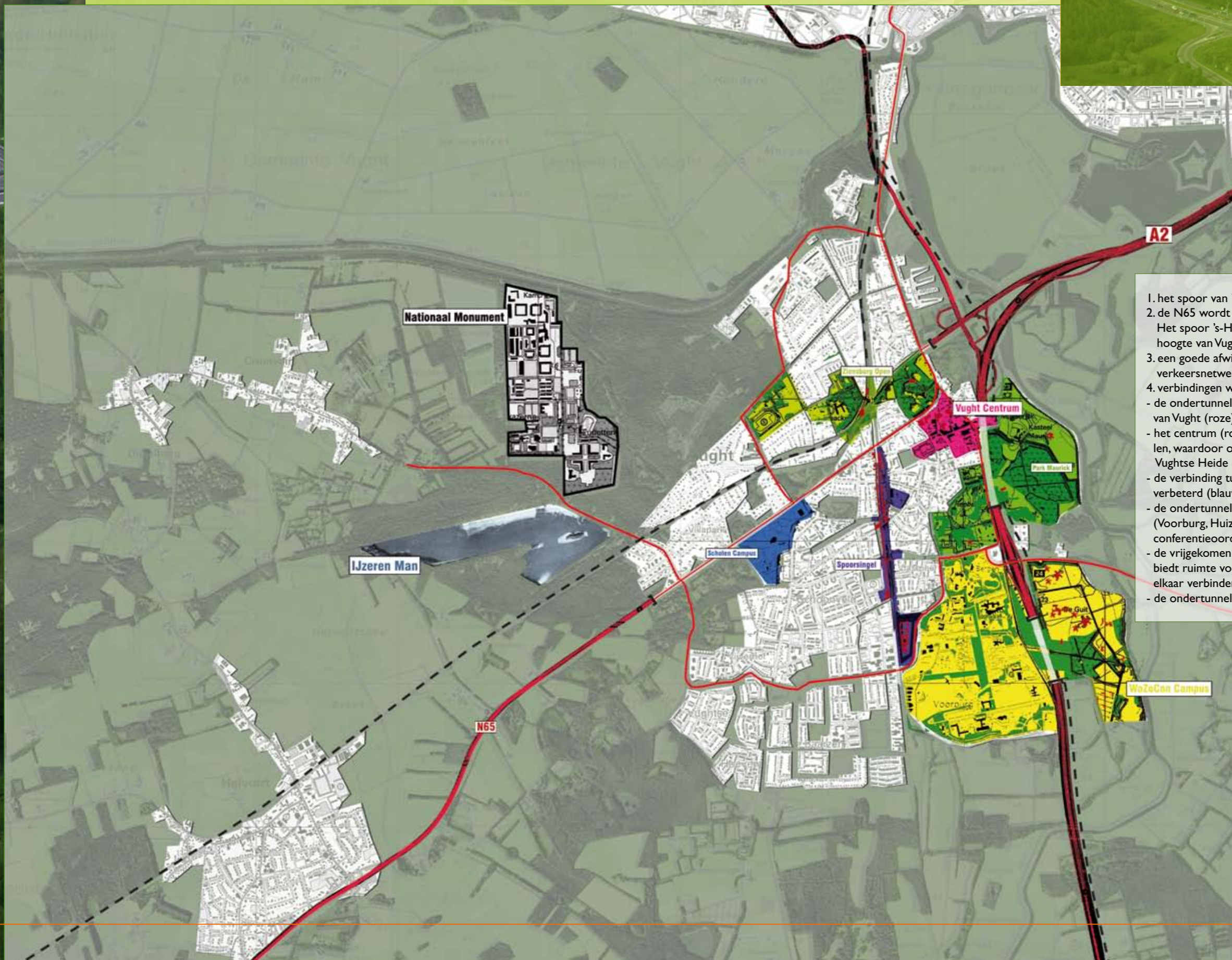
Bijlage 1 Overzicht knelpunten rijksinfrastructuur

Bijlage 2 Visie Vught

Bijlage 3 Overzicht plannen m.b.t. rijksinfrastructuur

BIJLAGE 1: OVERZICHT KNELPUNTEN RIJKSINFRASTRUCTUUR





1. het spoor van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven wordt gebundeld met de A2
2. de N65 wordt in de bebouwde kom van Vught ondertunneld.  
Het spoor 's-Hertogenbosch – Eindhoven tezamen met de A2 wordt ter hoogte van Vught verdiept of ondertunneld
3. een goede afwikkeling en doorstroming van het verkeer op het lokale verkeersnetwerk
4. verbindingen worden hersteld of gecreëerd:
  - de ondertunneling van de A2 verbindt Park Maurick (groen) met het centrum van Vught (roze) en met Park Reeburg;
  - het centrum (roze) staat weer in directe verbinding met de overige dorpsdelen, waardoor ook de mogelijkheid ontstaat voor een groene verbinding naar de Vughtse Heide (lichtgroen);
  - de verbinding tussen woonwijken en voorzieningen als scholen wordt sterk verbeterd (blauw en overig);
  - de ondertunneling van de A2 verbindt de woon/zorg- en conferentiecampus (Voorburg, Huize Bergen, Herlaarhof) met het toekomstige natuur- en milieu conferentieoord Bleijendijk (geel);
  - de vrijgekomen locatie van het bestaande spoor 's-Hertogenbosch – Eindhoven biedt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen die Vught-Oost en Vught-West met elkaar verbinden (paars);
  - de ondertunneling van de N65 verbindt Vught-Noord en Vught-Zuid met elkaar.

## BIJLAGE 3: OVERZICHT PLANNEN M.B.T. RIJKSINFRASTRUCTUUR

### Verbreding A2

*Ministerie van V&W en Rijkswaterstaat*

Op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven vormt de doorstroming een probleem. De files worden veroorzaakt doordat de capaciteit van de A2 onvoldoende is om het verkeersaanbod te verwerken. Op dit moment worden de rondweg 's-Hertogenbosch en de randweg Eindhoven verbreed naar 4x2 rijstroken. De openstelling vindt plaats in 2010, waarna het verkeersaanbod op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven nog verder toeneemt. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het voornemen om de wegcapaciteit tussen de rondweg 's-Hertogenbosch en de randweg Eindhoven te vergroten. Dit betekent een verbreding van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

### Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)/ Ruimte op de Rails

*Ministerie van V&W, ProRail, NS, Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (BRG)*

Het Rijk wil voor 2020 'spoorboekloos treinreizen' mogelijk maken in de 'brede' Randstad. Dat betekent dat de frequentie van het treinverkeer wordt verhoogd naar minimaal zes intercity's en bij voorkeur ook zes sprinters per uur. Consequentie hiervan is dat ook de capaciteit van het spoor moet worden verhoogd. In het Programma Hoogfrequent Spoor wordt in vijf planstudies onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen om deze ambitie te realiseren.

Voor Noord-Brabant zijn van belang de planstudies naar:

- de corridor Utrecht – 's-Hertogenbosch (met een doorkijk tot Eindhoven);
- de corridor Den Haag – Rotterdam (ook met een doorkijk tot Eindhoven);
- het onderzoek naar de herroutering van het goederenvervoer, van belang voor de belasting van de Brabantroute en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

ProRail, NS en de Belangenvereniging rail goederenvervoerders (BRG) hebben de handen ineen geslagen met als resultaat een integraal voorstel *'Ruimte op de Rails'*, dat aansluit bij de ambities van de Minister van Verkeer & Waterstaat en past binnen de door de Minister verwachte financieringsruimte van 4,5 miljard euro. *Ruimte op de Rails* voorziet in een efficiënte capaciteitsvergroting: nieuwe rails aanleggen waar nodig en maatregelen die zijn toegesneden op de specifieke trajecten. Bijvoorbeeld meer ruimte op het spoor door goederentreinen over andere routes te leiden. Of door perrons geschikt te maken voor langere reizigerstreinen. En soms door het aanleggen van inhaalsporen, zodat Intercity's kunnen doorrijden, terwijl de Sprinter stopt op de kleinere haltes.

Maar er komt ook meer ruimte op het spoor door slimmer te plannen. Bijvoorbeeld niet meer standaard 5% speling inbouwen op een bepaald traject, maar extra speling bij een knelpunt en minder speling op plekken waar meer ruimte is. *Ruimte op de Rails* heeft een horizon tot 2020. Met het actieplan neemt de capaciteit voor reizigers op het spoor met 50% toe. En de groei van het goederenvervoer per spoor kan onbelemmerd doorgaan dankzij een toekomstvaste routing voor goederentreinen. De investering van 4,5 miljard voor de variant "6/maatwerk" geeft NS/ProRail/BRG volop de ruimte om de kwaliteit fors te verbeteren en de groei de komende tijd op te vangen. De eveneens uitgewerkte variant "6/6" kan op termijn een kosteneffectieve bijdrage leveren aan de mogelijk verder toenemende mobiliteitsvraag. Tijdens de planstudie zal blijken in hoeverre "6/6" gerealiseerd kan worden binnen het budget van 4,5 miljard.

### Spoorse doorsnijdingen (Spodo)

*Ministerie van V&W en provincie Noord-Brabant*

Het project Spoorse doorsnijdingen (Spodo) heeft als doel om gemeenten te helpen met een financiële bijdrage om de barrièrewerking van hoofdspoorwegen in stedelijk gebied te verminderen of op te heffen. Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. Het ministerie van V&W geeft decentralisatie-uitkeringen uit het Gemeentefonds aan gemeenten die aan het spoor liggen, op een of andere manier hinder van het spoor ondervinden en bestaande, vergevorderde plannen hebben om de hinder te verminderen, maar hier nog niet voldoende financiële middelen voor hebben. Enkel gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden komen in aanmerking voor een decentralisatie-uitkering.



Het project moet gericht zijn op het opheffen of verminderen van de barrièrewerking die wordt veroorzaakt door het spoor. Een project moet altijd een bijdrage leveren aan stedelijke bereikbaarheid. Daarnaast moet het project in ieder geval nog een bijdrage leveren aan kwaliteit van leefomgeving, veiligheid of spoorgebruik.

### Basisnet weg en spoor – goederenvervoer

*Ministerie van V&W, Rijkswaterstaat en ProRail*

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen spelen belangen op het gebied van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid een grote rol. Er zijn steeds meer ontwikkelingen in Nederland zichtbaar die zorgen voor spanning tussen deze belangen. Met het doel een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid is het Basisnet ontstaan: een project dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met onder andere het ministerie van VROM, gemeenten, provincies en bedrijfsleven uitvoert.

*Goederenvervoer spoor:*

Van al het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor vindt circa 5% over het spoor plaats. De groei van het vervoer per spoor is vanwege economische belangen en vanwege transportveiligheid een gewenste situatie. Het spoor loopt in veel gevallen dwars door binnenstedelijk gebied. In veel gemeenten is tot dicht op het spoor gebouwd. Omdat er tot dusver geen harde grenzen aan vervoer en bouwen zijn gesteld, kunnen lokaal ongewenste risico's ontstaan, met name bij stationsgebieden. Met het Basisnet Spoor wordt dat voorkomen. Er wordt aan de vervoerszijde een grens gesteld aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gemeenten moeten bij nieuwe bouwplannen rekening gaan houden met dat toekomstige vervoer. De risico's worden dan nergens onacceptabel groot.

*Goederenvervoer weg:*

Met het Basisnet Weg worden toekomstige externe veiligheidsknelpunten langs het hoofdwegennet voorkomen. Er wordt een grens gesteld aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Langs een aantal wegen komen zones waar niet in gebouwd mag worden. Ook worden gemeenten verplicht om bij bouwplannen langs hoofdwegen rekening te houden met het toekomstige vervoer. Daarmee is een robuust systeem gecreëerd waar we de komende decennia mee vooruit kunnen. De risico's zullen nergens onacceptabel groot worden.

### Mobiliteitsaanpak

*Ministerie van V&W*

N-wegen van Rijk en decentrale overheden kunnen een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van gebieden, maar ook in de robuustheid van het totale systeem, bijvoorbeeld doordat ze een parallelle structuur vormen. Daardoor kunnen ze in het geval van een ongeluk of bij onderhoudswerkzaamheden als uitwijkroute dienen. Onderdeel van de gebiedsagenda's is het samen met de provincies, gemeentes en stadsregio's bepalen welke wegen cruciaal zijn voor de bereikbaarheid in het gebied. Deze wegen worden onderdeel van een samenhangend en robuust wegennet. Samen met regio's wordt gekeken of en welke aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. Als input voor de uitwerking van deze strategie in de gebiedsagenda's is in de Mobiliteitsaanpak bepaald welke Rijks-N-wegen voor het kabinet belangrijke verbindingen in en tussen economische kerngebieden zijn en een parallelle structuur aan snelwegen met bereikbaarheidsproblemen vormen. Dit zijn de N3, de N7-Zuidelijke ringweg Groningen, de N11, de N14, de N15, de N18, de N31 Leeuwarden-Drachten, de N35, de N44, de N62 en de N65.

Het kabinet heeft de ambitie om de inrichting van deze wegen van zodanige kwaliteit te maken dat ze optimaal kunnen functioneren in een robuust netwerk in 2028. Dat betekent verbetering van de doorstroming en de veiligheid op deze wegen, die daarmee een beter alternatief worden in het wegennet. Bovendien wordt de gevoeligheid van deze wegen voor ongelukken en andere verstoringen verminderd. Waar mogelijk kunnen de bovengenoemde rijks N-wegen zo worden ingericht dat de maximum snelheid omhoog kan naar 100 km/h, met bijpassend veiligheidsniveau. De precieze invulling van maatregelen en de haalbaarheid van een hogere ontwerpsnelheid moeten blijken uit gebiedsgerichte verkenningen, die samen met de regio's worden gemaakt. Wat dit concreet betekent hangt onder andere af van het verkeersaanbod en de ligging van de weg (in of buiten de bebouwde kom). De N3, de N18, de N35, de N44 en de N65 komen voor aanpassing in aanmerking.

### Netwerkprogramma BrabantStad bereikbaar

*Provincie Noord-Brabant, Gemeente Breda, Gemeente Tilburg, Gemeente Den Bosch, Gemeente Eindhoven, Gemeente Helmond, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), Ministerie van V&W, de NS, ProRail*  
De bereikbaarheid van BrabantStad (Breda, Tilburg, Den

Bosch, Eindhoven, Helmond) staat onder druk. Het personen- en goederenvervoer neemt tot 2020 flink toe. Als dat niet in goede banen wordt geleid heeft dat gevolgen voor de economische ontwikkeling. Daarom is het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid één van de speerpunten van BrabantStad. Met prioriteiten als een goede doorstroming op de hoofdverbindingssassen, het verbeteren van de Brabantse kanalen, een goed openbaar vervoersysteem, bereikbare stedelijke centra en spoorzones en een robuuste (regionale) weginfrastructuur.

## Regionaal:

### Spitsmijden

*Het samenwerkingsverband BrabantStad (de provincie, gemeenten 's-Hertogenbosch en Eindhoven en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE))*

In 2010 zal Spitsmijden in verschillende cases, op verschillende trajecten rond Den Bosch en Eindhoven, worden toegepast. Het gaat hierbij primair om het onderzoeken van gedragseffecten van prijsprikkels en informatieprikkels (Value Added Services, ofwel VAS) op de bereikbaarheid in de regio Eindhoven - 's-Hertogenbosch en het bijdragen aan de bereikbaarheid van deze regio. Tijdens het onderzoek worden automobilisten 'gevolgd' (locatie, tijdstip), zodat helder wordt of een financiële beloning effectief is. Chauffeurs die inderdaad niet meer de weg op gaan tijdens de spits zullen daarvoor geldelijk beloond worden. Daarnaast biedt een in-carsysteem de mogelijkheid om de automobilist allerlei extra services aan te bieden zoals informatie over wegwerkzaamheden, actuele parkeerinformatie en waarschuwingssignalen in de buurt van scholen.

### Regionaal planningsoverleg (Waalboss)

*Provincie Noord-Brabant en gemeenten*

In Brabant bestaan tien regionale planningsoverleggen. Daarin overleggen provincie en gemeenten regelmatig over de ruimtelijke ontwikkelingen in een regio. Het planningsoverleg biedt ook de mogelijkheid om in de regio samen ontwikkelingen op gang te brengen. Regionale knelpunten komen er in een vroeg stadium op tafel. Dankzij de regionale planningsoverleggen kan de provincie de behoefte aan werklocaties inventariseren en tot regionale afspraken komen. Waalboss is één van de tien regio's en omvat in totaal acht gemeenten: 's-Hertogenbosch, Oss, Waalwijk, Loon op Zand, Heusden, Vught, Bernheze en Maasdonk.

### GebiedsGerichte Aanpak (GGA)

*Provincie Noord-Brabant, gemeenten, Rijkswaterstaat en andere organisaties*

Op regionaal niveau werken verschillende partners samen volgens een GebiedsGerichte Aanpak (GGA), om bestaande verkeers- en vervoersproblemen op te lossen. Door een GebiedsGerichte Aanpak kunnen de GGA-partners rekening houden met specifieke geografische en sociaal-economische kenmerken voor de regio. Daarnaast wordt ook gekeken naar problemen die (gemeente-) grensoverschrijdend zijn. De partners binnen de regio, maar ook de regio's onderling werken samen aan oplossingen voor de bestaande verkeers- en vervoersproblemen. Op deze manier worden de problemen in hun geheel bekeken. De integraal bedachte oplossingen zijn effectiever en gunstig voor de reiziger.

De GGA-partners werken samen in 5 regio's: Noordoost, 's-Hertogenbosch, Midden-Brabant, Breda en West-Brabant. (Ook het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is betrokken, maar heeft haar eigen bevoegdheid.) Naast deze samenwerking in regio's, werkt de provincie ook samen met de 5 grote steden; Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Helmond, Eindhoven en het SRE. Zij vormen de B5 en richten zich op het stedelijk netwerk Brabant- Stad.

### Brabant Veiliger

*Provincie Noord-Brabant*

Het doel van het project is het opstellen van een plan voor Brabantse samenwerking op het gebied van externe veiligheid in overleg en afstemming met alle betrokken Brabantse organisaties. De planning is om in 2010 een samenwerkingsovereenkomst opstellen, zodat vanaf begin 2011 iedere Brabantse organisatie kan voldoen aan de kwaliteitscriteria, die de Maatlat Externe Veiligheid stelt aan deskundigheid en continuïteit per organisatie.



## Colofon

Uitgave: gemeente Vught, juni 2009  
 Vormgeving: Studyo-N, Vught  
 Drukwerk: Grasso, Vught  
 Fotografie: No-point, Vught; Chris Veen, Boxtel;  
 ZUS Zones Urbaines Sensibles, Rotterdam;  
 Kristian Koreman; gemeente Vught

© Gemeente Vught  
 Alle rechten voorbehouden

