

Oplegnotitie Gebiedsvisie Vught - aanvullende opmerkingen: werkgroep Gebiedsvisie

15 december 2015

In de maanden april, juni en juli van dit jaar heeft de werkgroep Gebiedsvisie Spoorzone in Vught, samen met bureau LOS Stadomland, gewerkt aan de concept Gebiedsvisie voor de spoorzone in Vught. In deze werkgroep zijn belanghebbenden vanuit verschillende disciplines vertegenwoordigd. U moet hierbij denken aan bewoners uit Vught, de Fietsersbond en experts op het gebied van ruimtelijke ordening. De Gebiedsvisie Spoorzone beschrijft de ambities voor het gebied rond het spoor in Vught, waarop de plannen voor PHS Meteren – Boxtel van toepassing zijn.

De leden van de werkgroep Gebiedsvisie hebben op 30 juli 2015 hun aanvullende opmerkingen op de concept Gebiedsvisie Spoorzone voor de spoorplannen in Vught gebundeld. Deze zijn gedeeld met de leden van de Ambtelijke Regiegroep Vught. De gemeenteraad van Vught stelt de concept Gebiedsvisie aan het begin van 2016 vast. De definitieve versie van de aanvullende opmerkingen treft u in het bijbehorende document bij deze oplegnotitie.

De aanvullende opmerkingen van de werkgroep hebben allemaal betrekking op de concept Gebiedsvisie Spoorzone. De concept Gebiedsvisie Spoorzone kunt u vinden op de PHS Bibliotheek, onder het project Meteren - Boxtel, bij het deelgebied Vught onder de categorie 'Aanvullende onderzoeken t.b.v. de bestuurlijke keuze'.

Verslag

Onderwerp Aanvullende opmerkingen leden werkgroep Gebiedsvisie Spoorzone op de conceptversie
Datum 30 juli 2015

Johan Smeulders

Mijn naam is vergeten in de opsomming van de leden van de werkgroep.

Henk van Laarhoven

- Onder 2 Ambities bij *Vught is rijk aan cultuurhistorie* toevoegen: monumenten in het Stationsgebied aangaande WO II.
- Ook mag bij het Stationsgebied “herdenken WO II” als activiteit genoemd worden.
- Bij Duurzaamheid toevoegen: Tot duurzaamheid willen we ook rekenen het reduceren van uitstoot CO2, beperken en afvangen fijnstof, het reduceren van energieverbruik bij aanleg en gebruik van het verdiepte spoor en het minimaliseren van het gebruik van materialen en grondstoffen. Esthetische robuustheid en duurzame vormgeving completeren de duurzaamheidsambities.

Fietsersbond

Een advies aan bureau LOS Stadomland: het document bevat veel storende taal- en spellingsfouten. Kunnen deze door een eindredacteur worden verwijderd in de definitieve versie?

Inleiding

De Fietsersbond stemt in met de hoofdlijnen van de Gebiedsvisie die met veel enthousiasme, deskundigheid en in gezamenlijkheid in de werkgroep en tot stand is gebracht. Onze complimenten gaan uit naar bureau LOS Stadomland dat een wervend perspectief heeft opgeleverd voor de spoorzone Vught nadat de verbouwing van spoor en ommelanden is afgerond.

We beschouwen deze visie met de gekozen uitgangspunten en hoofdstructuren als een goede basis voor de verdere uitwerking in de gebiedsgewijze werkgroepen die dit najaar starten.

Naast enkele algemene opmerkingen hebben we op een aantal onderdelen aanvullende, verduidelijkende tekstvoorstellen of omdat de teksten niet altijd weergeven wat is afgesproken. Voor een deel moeten deze in de visie worden opgenomen omdat deze over de hoofdstructuren gaan; andere opmerkingen zijn aandachtspunten voor verdere uitwerking.

Algemene opmerkingen

De PHS-plannen leveren in combinatie met de voorstellen voor ombouw van de rijksweg N65 kansen en bedreigingen op voor het fietsnetwerk in Vught.

Wij onderschrijven de ambities in hoofdstuk 2 waarin o.a. het realiseren van een nieuwe snelfietsroute van Den Bosch naar Eindhoven via Vught en Boxtel is genoemd.

Verder is het voor fietsers belangrijk om voldoende oversteken te hebben over de beide barrières. Bestaande verbindingen moeten daarom worden gehandhaafd of worden verbeterd. Door ‘ontvlechting’ van autoroutes ziet de Fietsersbond kansen om oversteken voor alleen voetgangers en fietsers te realiseren: dat is veiliger, directer, aangener en gezonder.

Vanwege de samenhang met de mogelijke ingrepen in de N65 wijzen wij op het belang om de spoorzone ruimer te zien dan slechts het geschetste gebied van maximaal 150-200 meter aan weerszijden van het spoor. De getekende fietsroutes hebben bovendien vaak herkomsten en

bestemmingen buiten de gepresenteerde kaartbeelden (bv. de hoofdfietsroutes Helvoirtseweg en Esschestraat). Deze zouden met doorgetrokken pijlen op de kaarten kunnen worden aangeduid.

De Fietsersbond beoordeelt de uitwerking van deze ambities voor de varianten V3 en V3-oost verkort aan de hand van vijf kwaliteitscriteria voor een hoofdfietsnetwerk: Samenhang; Directheid; Veiligheid; Aantrekkelijkheid; Comfort. Op netwerkniveau én daarmee in deze Gebiedsvisie zijn vooral de hoofdeisen 'samenhang' en 'directheid' aan de orde. De Fietsersbond vindt het vanuit deze kwaliteitseisen bezien zeer belangrijk dat de vier kwadranten die van elkaar worden gescheiden door de spoorlijnen Den Bosch-Eindhoven en Den Bosch-Tilburg en de rijksweg N65 goed met elkaar verbonden zijn en blijven en er geen 'vierdeling' met nieuwe barrières ontstaat.

Vervolgens, bij de uitwerking in de gebiedswerkgroepen, zijn ook de hoofdeisen 'veiligheid' en 'aantrekkelijkheid' aan de orde. De hoofdeis 'comfort' speelt meer op het niveau van het ontwerp op voorzieningenniveau. Deze criteria zijn een aanvulling op de toetsingscriteria die in de Koepelnotie worden beschreven.

Hierop voortbouwend: in het *Intermezzo bestaande ruimtelijke kwaliteit en beleid* op blz. 15 is het wenselijk dat de kaart uit het VVP (2013) wordt aangevuld met het huidige netwerk van hoofdfietsroutes als referentie ten opzichte van de mogelijke veranderingen door de PHS- en N65- plannen.

Beoordeling Variant V3 en V3 Oost Verkort

(Visiekaarten blz.19/55 en fietsnetwerk kaart blz. 44/72)

Loonsebaan:

- Wij onderschrijven de keuze van de werkgroep voor de fietstunnel Loonse Baan. Dit is een belangrijke, onmisbare schakel in het netwerk van hoofdfietsroutes en verbindt Den Bosch-zuid/Bossche Broek met Vught-west/IJzeren Man (kwaliteitseisen *samenhang en directheid*). De fiets- en voetgangerstunnel biedt kansen om langzaam verkeer van autoverkeer te ontvlechten.
- Uiteraard dient de fietstunnel zowel ruimtelijk als functioneel goed ingepast worden (zie kanttekening van een klein deel van de Werkgroep, blz. 59). Een alternatieve locatie voor deze hoofdfietsroute is voor ons niet denkbaar. Het idee van een noordelijker gelegen tunnel heeft namelijk geen functie voor een verbinding van de vier kwadranten rond spoor en N65 en heeft hooguit de functie van een fijnmazige wijkverbinding.
- Vanuit het perspectief van de Snelfietsroute Den Bosch-Vught-Boxtel (die door de provincie samen met de gemeenten Vught en Den Bosch wordt onderzocht) moet worden uitgewerkt of en hoe een fietsstraat Molenvenseweg kan worden doorgetrokken via de Isabellastraat naar de Postweg
- Nadere uitwerking: onderzoeken of en hoe vanaf de Molenvenseweg een directe aansluiting op de fietstunnel kan worden gemaakt (bv. door de Molenvenseweg te laten dalen). Dit heeft te maken met een zo direct mogelijke route vanaf de Den Bosch-west/Kampdijklaan richting centrum en NS-station van Vught. Een omrijdroute via de Victorialaan heeft niet onze voorkeur.

Knoop N65-spoorlijn Den Bosch-Eindhoven

In de tot nu toe gepresenteerde plannen dreigen zowel de Aert Heymlaan als de Rembrandtlaan als doorgaande (fiets)routes te worden afgesneden. De Aert Heymlaan is een directe en intensief gebruikte fietsroute van het centrum van Vught en het NS-station richting Stadhouderspark en Den Bosch-west; de Rembrandtlaan is onderdeel van de potentiële noord-zuid snelfietsroute en een belangrijke interwijkverbinding.

- De Fietsersbond pleit er daarom voor om zowel in V3 als in V3-oost-verkort aan beide zijden van het spoor de fietsverbinding in stand te houden en in de visiekaart op te nemen. Wat bij V3 aan de oostkant kan, kan ook bij V3-oostverkort en andersom: de fietsroute aan

de westkant bij V3-oost-verkort is ook gewenst én mogelijk bij V3-oost. Gelet op de functie van de Noord- Zuidfietsroute in de verbinding van deelgebieden in Vught vindt de Fietsersbond het cruciaal dat aan beide zijden van het spoor door een tunnel kan worden gefietst (als reactie op de tekst op blz. 61).

- De extra fietsroute via een nieuwe tunnel Olmenlaan zien wij als een welkome verfijning van het routenetwerk die echter niet in de plaats mag komen van de fietsverbinding langs het spoor. Aandachtspunt is de zodanig matige aansluiting van de Heikantstaat op de Helvoirtseweg en de voortzetting naar het centrum dat deze niet in een hoofdnetwerk kan worden opgenomen (kwaliteitseisen comfort en veiligheid).

Stationsomgeving/Park

We zijn enthousiast over het park en het plein rond het station.

- Het dek bij het Station biedt de mogelijkheid van een nieuwe langzaam verkeersroute vanaf het Versterplein naar het centrum via de Prins Bernhardlaan.
- De aanvullende kleinere dekken ten noorden en ten zuiden het station zijn qua maaswijdte en verbinding over en weer interessant voor het langzaam verkeer en versterken de belevingswaarde van het park
- Specifiek V3-oost-verkort: nieuwe aansluiting Michiel de Ruyterweg-Akkerstraat (blz. 69): deze nieuwe route voor al het verkeer heeft gevolgen voor de verbindingen en leefbaarheid in een ruimer gebied in Vught. Deze effecten moeten nader worden uitgewerkt. Denk bv. aan de keuze voor varianten in de ombouw van de N65: het openstellen van de oversteek Akkerstraat voor autoverkeer is alleen aanvaardbaar als er een fietstunnel Martinilaan/N65 komt i.v.m. het aantrekken van ongewenst autoverkeer richting A2.
- Nadere uitwerking van de bereikbaarheid van het PenR-terrein voor auto's en een mogelijke bushalte aan de oostzijde van het station, inclusief de gevolgen voor het busnetwerk. Wij hebben een voorkeur voor een route vanaf de Helvoirtseweg waarbij er een kans is voor ontvlechting van de Esschestraat (autoluw).

Overige opmerkingen bij het fietsnetwerk

- De ambitie van de Noord-zuidfietsroute zo dicht mogelijk langs het spoor is weliswaar benoemd maar nog niet concreet uitgewerkt. Denk met name aan de kwaliteitseisen directheid en comfort.
- De voorgestelde nieuwe recreatieve fietsverbinding via de Isabellakazerne spreekt ons zeer aan. Een andere uitwerking van de aansluitingen en kruisingen is gewenst
- In het getekende netwerk op de visiekaarten loopt een fietsroute vanaf de Rembrandtlaan/Olmenlaan naar de Zeeldraaijerstraat. De meer logische loopt richting de Deken van Osstraat met oversteekmogelijkheid naar de Paardensteeg/Bossche Broek.
- De Noord-zuid-Fietsroute wordt vanaf de Molenstraat-Repelweg ten onrechte omgeleid via resp. de Industrierweg en Laagstraat. Onderzoek de mogelijkheid om aan beide zijden langs het spoor te kunnen doorfietsen
- Wolfskamerweg (blz. 44): in de tunnel onder het spoor moet aan beide zijden van deze gebiedsontsluitingsweg een fietspad komen, gezien de bestemmingen aan weerszijden van de weg. Wel moeten de aansluitingen op de noord-zuidfietsroute langs het spoor worden uitgewerkt.
- Op blz. 44 en 72 wordt gesteld dat een snelfietsroute niet in een woonstraat zou passen. Voorbeelden over mooi uitgevoerde fietsstraten met de kwaliteit van een snelfietsroute gecombineerd met een aantrekkelijk verblijfsgebied zijn er voldoende. Nadere uitwerking gewenst!
- Het voorgestelde profiel voor een fietsstraat door woonstraten en langs het park (o.a. blz. 35 en 44) vraagt om nadere uitwerking waarbij ook andere ontwerpen voor inrichting denkbaar zijn.

Arno van der Laan

De visie is in hoog tempo ontwikkeld. Complimenten voor LOS, maar de vraag is of iets meer tijd ook niet meer kwaliteit opgeleverd zou hebben.

- pag 7: Schermen kunnen ook een andere vorm hebben (bv gebogen) waardoor ze lager lijken.
- pag 11: grafisch is het niet duidelijk is waar de ruimte door de schermen gedeeld wordt en waar het juist een gebied is (zwart) en wat daar nu precies het effect van is.
- blz 36: ik blijf vinden dat er te luchtig wordt gesproken over de situatie bij de spoorbak. De betonnen rand die “iets boven het maaiveld uitsteekt” (1,45 meter is niet iets, heel veel mensen kunnen daar niet overheen kijken en zeker niet als daar nog iets van valbeveiliging op komt). De vraag is echt of de verbinding tussen oost en west van het spoor ervaren kan worden en hoe dat geoptimaliseerd kan worden. Ook een mooi hek zal worden ervaren als barrière. Wordt de ruimte op pagina 38 zo ervaren? Neen, er loopt een spoorbak doorheen waardoor er dus eigenlijk twee heel smalle parken zijn die op enkele plaatsen worden verbonden. Bovendien wekt pag 38 de suggestie dat alles groen is terwijl een deel bestraat zal zijn (bv. parkeren bij station/AH) Geef daar een realistisch beeld van.
- De plaatjes op pag 40 suggereren het verplaatsen van het station (rechtsonder) terwijl we hebben gezegd dat dat beter abstract weergegeven kan worden om meer ruimte te creëren voor andere interpretaties.

Duurzaamheid (pag 45) lijkt hier alleen te gaan over natuur en energie. Dat mag wel wat integraler; juist verkeer/mobiliteit is een belangrijk onderdeel van duurzaamheid. Dan gaat het dus over de bereikbaarheid van het station, de verbindingen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Daarmee kan ook het belang van goede fietsroutes worden onderstreept. Niet alleen “omdat de fietsersbond dat wil” maar omdat het in belang van alle Vughtenaren is.

Gebiedsontwikkeling Zeeheldenbuurt (pag 49)

Het is een beetje onduidelijk wat hier met “de buurt” wordt bedoeld. Vaak wordt daar ook de mensen die er wonen mee bedoeld. Dus “de buurt presenteert zich” is in die zin wat verwarrend. De gebouwde omgeving richt zich op het park of sluit aan op het park is wellicht duidelijker.

Kan er hier ook iets over het proces gezegd worden; willen de mensen uit deze buurt deze ontwikkeling wel? Voorstel is dus om ze bij dit proces te betrekken en hier ook iets over te zeggen.

V3 Oost Verkort

Tunnel Loonsebaan; hiervan is gezegd dat ook een knelpunt zit in een goede ontsluiting van de Isabellastraat. Dat zie ik niet duidelijk terug.

Niet duidelijk is wat het effect is van een steilere helling; een doorsnede van de tunnel helpt. Uitgangspunt voor de tunnel is geformuleerd als; een goede tunnel of geen tunnel. Geen halve oplossing.

Waarom verschilt de introtekst van de Tunnel Loonse Baan bij V3 en V3 Oost Verkort?

V3: De Loonsebaan krijgt een tunnel voor het langzaam verkeer. Deze tunnel moet ruimte bieden (2 meter aan één zijde voor voetgangers en 3,5 meter voor de fiets).

V3 Oost: Vanuit de ruimtelijke structuur en de fietsstructuur geredeneerd is een fietstunnel bij de Loonsebaan gewenst.

In V3 lijkt het een gegeven dat de tunnel er komt en in V3 Oost een wens. Dat kan natuurlijk niet; het is of een gegeven, of een wens. Alleen de uitwerking is anders, nl. lastiger in V3 Oost.

Als inwoners van Vught de visie op beide varianten voorgelegd krijgen, is het van belang dat goed toelicht wordt wat voor en nadelen van beide varianten zijn. Dat volgt nu niet heel direct uit de visie zelf. Daar moet nog wel goed naar gekeken worden.

Hans Togtema

Ik bouw voort op de goede aanvullingen van Arno van der Laan. Wat mij opvalt is dat alles heel positief wordt voorgesteld. Er lijken nauwelijks pijnpunten te zijn. Molenvenseweg wordt in V3 voorgesteld als een mooie boomrijke straat. Terwijl alle groen daar weg gaat. Dit als voorbeeld.

Ik heb tijdens de werkgroep aangegeven dat met deze uitwerking de straten in Noord de wettelijke maatregelen krijgen. Dat is in mijn ogen geen gebiedsvisie. Er is geen poging gedaan om voor de Isabellastraat en een deel van de Loonsebaan een andere uitwerking in ogenschouw te nemen. Dat is een gemiste kans. Dit wil ik graag opgenomen zien. Ik denk ook dat er nog andere gemiste kansen zijn, uit zuid was bijvoorbeeld niemand betrokken in de werkgroep.

Daarbij hebben we voor de Isabellastraat het punt gemaakt dat de uitwerking van V3 en V3 Oost voor de bewoners betekent dat ze er zwaar op achteruit gaan. Dit mag duidelijker naar voren komen. In V3 verdwijnt de groenstrook daar, in V3 Oost komt het geluidsscherm bij de weg te liggen. Dit zijn de visualisering die recht doen aan deze keuzes. Maak deze dan ook zo.

Hetzelfde geldt bij V3 voor de Molenvenseweg, Margrietlaan en W3 Laan. Bewoners vinden dit geen acceptabele situatie, zeker niet met de noodsporen die er op de gevels komen te liggen. Het groen verdwijnt, dus maak dat beeld niet mooier dan dat het is.

Voor de kruising N65 hebben we aangegeven dat er samenhang is met de keuzes die gemaakt worden bij het project N65. Dit heeft z'n weerslag op de noord-zuid verbinding. En de ontsluiting daarbij voor auto- en fietsverkeer. De uitwerking is in mijn ogen nu te eenzijdig gericht op het belang van fietsers. Waarbij ik het overigens van harte eens ben om de auto's zo snel mogelijk de wijk uit te krijgen naar de hoofdwegen. Maar er is simpelweg te veel onbekend om nu al keuzes te maken.

Wat ook ontbreekt is een inschatting van de waarde van de te ontwikkelen gebieden. Alle vastgoedopbrengsten zijn nu op 0 ingeschat. Dat is irreal. Er wordt waarde gecreëerd. Mijn gevoel zegt meer in V3 Oost dan in V3, maar ik ben geen expert. Ik zou verwachten dat hier een betere onderbouwing voor komt. Niet exact natuurlijk, maar richtinggevend. Dit lijkt me straks essentieel in de besluitvorming. Juist deze opbrengsten zou je kunnen relateren aan 'kansen' om verder te gaan dan de wettelijke maatregelen.

Overall is mijn conclusie dus dat dit een redelijk 'centrum' plan is. En dat er buiten het centrum meegepraat mag worden over de hoogte en vorm van de geluidsschermen. Ik zou dit plan willen aanmerken als de gebiedsvisie van gemiste kansen.

Jan Welvaarts

Complimenten voor de voortvarendheid en samenstelling van het rapport.

Nav het laatste overleg en het toegezonden definitieve/concept-rapport heb ik de volgende aanvullingen :

- Jammer dat er alleen via een toegevoegde leeswijzer nog wat opmerkingen geplaatst kunnen worden tav het rapport
- In het rapport wordt niet vernoemd dat Noord het zwaarst getroffen gebied is in Vught qua overlast ivm : 4 sporen, de meeste treinbewegingen , alles bovengronds, het meeste goederenvervoer, de meeste gevaarlijke stoffen, de meeste geluids- en trillingsoverlast, de hoogste geluidswanden en vaak het dichtste bij de bebouwing liggend
- Echter de meeste extra maatregelen en het grootste extra budget wordt gependend aan een mooie tunnelbak in Centrum en een luxueus, uitgebreid en zeer ambitieus Park-plan.

Dit gaat budgettair onherroepelijk ten koste gaat van Noord en Zuid. Er moet een evenwichtige verdeling in % benoemd worden in het rapport van de beschikbare budgetten, zodat dit voor alle inwoners duidelijk is. Het Centrum mag nooit onevenredig meer kosten dan Noord en Zuid.

- In het zwaarst getroffen gebied Noord is nu het minste voorzien aan extra maatregelen qua bevordering van de leefbaarheid en voorkoming van isolatie en verloedering. Alles is sober en minimaal ingericht. Dit is voor de bewoners niet acceptabel.
- Er moet dus nog gezocht worden naar meer luxere, aantrekkelijkere en duurzamere oplossingen in Noord bv qua: aanplant grote „oude” bomen, wandelpaden aanleggen, gebogen geluidswanden of mooie ronde doorzichtige overkapping, structuur en kleur van wegen en voetpaden aantrekkelijker en speelser maken en dus ook vernieuwen, speelterreintjes/toestellen aanleggen, slootjes met bruggetjes aanleggen, alle openbare ruimtes optimaliseren qua aankleding en inrichting voorkomen moet worden dat er een fysieke en sociale isolatie van Noord-West plaats vindt tov het centrum van Vught en de leefbaarheid moet bevorderd worden. In tegenstelling tot het Verkeersplan, is het daarom zeer wenselijk dat, na het sluiten van de Loonsebaan-overweg, de huidige autoverbinding via de verlengde Aert Heymlaan langs het spoor naar Helvoirtseweg en het Centrum blijft bestaan. De geplande nieuwe verbindingsweg A Heymlaan-Rembrandtlaan bied geen enkele oplossing en lijkt overbodig. Door de huidige verbinding naar het Centrum open te houden voorkom je dat mensen uit Noord zich afgesloten gaan voelen van het Centrum en uitwijken naar winkelcentra in den Bosch.
- De huidige dwarsprofielen in het rapport op pag 27 kloppen niet, omdat het schermhoogte hoger is dan de nokhoogte van de huizen, echter zo is het niet weergegeven in het rapport. Er zijn dwarsprofielen en bezonningsfilmpjes toegezegd voor oa Willem III laan ter visualisering van V3 en V3 Oost Verkort, welke cruciaal zijn voor een afgewogen variantenkeuze,
- Bij de deelnemerslijst vd werkgroep is mijn naam vergeten.
- Pag. 24 en 25: de weergegeven maten komen niet overeen met de maten in de Willem III laan ivm de gewenste verhoudingen: goothoogte 5,7m , nokhoogte 7m , schermhoogte 8m boven de weg, straatruimte 21m

Al met al is het rapport een goede aanzet, echter het zou in overeenstemming gebracht moeten worden met de zwaarte van de overlast en ruimtebeperkingen in de diverse gebieden. Ook de sociale overlast, de leefbaarheid en de bereikbaarheid door de kwaliteitsvermindering in Noord verdient meer aandacht, zowel budgettair als fysiek.

Aanvulling d.d. 30 juli 2015:

Nu gebleken is dat ProRail en Gemeente geen inzicht kunnen geven in de aanzienlijk negatief gewijzigde lichtinval bij V3 in de Willem III laan , wil ik je vragen dit gegeven toe te voegen aan de concept Gebiedsvisie, zodat iedereen deze ontbrekende gegevens naar eigen inzicht kan laten meewegen bij zijn variantenkeuze, Zelf hebben wij dat negatief effect al aangetoond met een simpel bezonningsprogramma van een belichtingsdeskundige, echter dit wordt door ProRail niet ondersteunt. ProRail en Gemeente mag dat cruciaal gegeven niet onthouden aan iedereen die een variantenkeuze moet gaan maken.

Graag de volgende opmerking plaatsen op pag. 27 bij Willem III laan met de gelijklopende tekst: "Een bezonningsberekening bij V3 voor Willem III laan is nog niet gemaakt voor de +/-8m (6+2) hoge geluidsschermen en 21m vanuit de gevel, echter deze schermen hebben een aanzienlijk negatief effect op de zon-en lichtinval, aangezien dat bij de huidige schermen van slechts 4,5 meter en op 23 meter vanuit de gevel, het zonlicht in voor- najaar al wegvalt in de huiskamer bij het passeren van een trein."

Berry Hurkmans

Het blijft natuurlijk 'rommelen in de marge' bij het onzalige idee om PHS en goederenvervoer door Vught te leiden. Plan Los heb ik diagonaal doorgenomen. Ik onderschrijf de kanttekeningen van Arno van der Laan en Hans Togtema.

Mijn aanvulling op plan Los en onze bijeenkomsten:

1. Hou het spoor bij noord zo compact mogelijk. Voorkom te brede uitwaaiering van het tracé.
2. Zoek meerwaarde en verbetering omgevingskwaliteit noord door waarachtige ontwerpvisie te ontwikkelen. Maak gebied ontwerponderzoek groter en betrek oa Isabella kazerne en braakliggend stuk voormalige storm baan erbij.
3. In het algemeen geldt dat Vught wordt geconfronteerd met een grote en ingrijpende infrastructurele ingreep die veel verder gaat dan het spoortrace. Ik pleit daarom nogmaals voor het inschakelen van een professionele commissie van deskundigen die een onafhankelijk advies uit moeten kunnen brengen aan de 3 partijen. In zo'n cie moet vlg mij ook de rijksbouwmeester van het spoor zitting nemen.

Met respect voor al het werk van Los, maar hun kaders zijn te beperkt gebleken.