Inspreken VKA+

Het voorstel met bijlagen om in te stemmen met het VKA+ en de nieuwe animatie zijn voor ons een schrikbeeld.

Een oerlelijke baileybrug, op geen wijze te rijmen met de gebiedsvisie, niet passend bij een 100 jaar oud monument.
Daar komen nog twee hoge taluds bij. Een grote aantasting van ons woongenot!!
De animatie klopt niet met de werkelijkheid, er worden bomen op het talud ingetekend, hoogteverschillen worden verdoezeld, geen ruimte voor langzaamverkeer.

Ik ga nu wat meer in op wat in het voorstel staat over deze plek.

Bij de bouwsteen De Bréautélaan/ Martinilaan wordt in bijlage 6 in de kolom oplossing VKA+ vermeld:

“Ongelijkvloerse kruising tunnelvloer ca 1,5 m hoger dan in VKA (N65 verdiept),
In de Kanttekeningen punt 1.3 staat: “1,50 meter opgetild”.

Het is geen 1,5 meter hoger, want bij VKA staat voor deze kruising dat deze 6 meter verdiept wordt. Wat in VKA+ voorligt is dus 3,5 meter plus wegdek hoger als het VKA voorstel.

In punt 1.3 staat ook:

“Omdat de visuele verbinding tussen de De Bréautélaan en de Martinilaan aanwezig blijft is dit ruimtelijk acceptabel.

Bij een verhoging van 1,5 meter is er geen visuele verbinding mogelijk tussen beide lanen.
Voor ons is er nog geen haalbare en veilige toegang tot ons pand voorzien.

In punt 1.3 staat ook:
De bereikbaarheid van de woningen aan de De Bréautélaan wordt in overleg met de bewoners besproken en opgelost.

Hier even een zijstap:
Het eerste overleg met ons over dit plan heeft plaatsgevonden 3 december jl. Er heeft nooit eerder een gesprek met ons plaatsgevonden. Er is nooit eerder contact met ons opgenomen ook niet n.a.v. onze inbreng bij de inloopavonden afgelopen jaren.

In de Vughtse wandelgangen hebben wij vernomen dat er 3 december een goed gesprek met ons had plaatsgevonden.
Onze mening over dat gesprek: “Belachelijk”.
Wij hebben geluisterd en waren verbijsterd. Geen antwoorden op onze vragen, alleen “dat moeten wij nog uitwerken” afgewisseld met “daar komen we wel uit”.
Wij hebben aangegeven dat overleg alleen zin heeft als alle aspecten aan bod komen.
Van bereikbaarheid tot kadastrale grenzen, van gemeentelijke monumentenstatus tot geluidssanering, etcetera. Wij werken niet mee aan deze salamitactiek.

Terug naar punt 1.3:
Niets te vinden over de problemen voor het langzaam verkeer, de veiligheidsnormen die

gehanteerd worden. Er is geen visuele verbinding tussen beide lanen. Dan is een fietsstraat met ruimte voor auto en goede scheiding van fietsers met overig langzaam niet haalbaar. Zeker omdat als je bijna boven bent je verkeer van rechts voorrang moet verlenen. Op dit moment is er voor de overgang 14 meter beschikbaar.

Er staat wel nog “Daarnaast vindt er nog een optimalisatie plaats waarbij wordt verwacht dat het optillen van de overgang wordt verminderd.”

Deze optimalisatie zal tenminste 1,5 meter dieper moeten zijn,
En dan zien wij nog steeds geen veilige situatie ontstaan, met name omdat de verkeersintensiteit enorme pieken kent. In de huidige situatie is het al regelmatig lastig om ons huis te bereiken, blokkeren auto’s de in- en uitritten in beide lanen.

Er zijn nog andere vraagtekens bij VKA+.
Hoe rijdt de lijnbus? Waar komen bushaltes voor leerlingen Maurick?
Laat de bodemstructuur van Vught dit toe? Is er toch een MER vereist?
Wie betaald mogelijke nadeelcompensatie betrokkenen?

Na de eerste schrik heb ik mijn N65 dossier bekeken. 35 jaar geen enkele aanwijzing dat dit er aan zat te komen. Bij een bezoek aan het gemeentehuis is het niet makkelijk om documenten direct ter inzage te krijgen. Je moet een afspraak maken want er hoort toelichting bij.
Daarom heb ik een Wob (Wet openbaarheid van bestuur) aanvraag gedaan. 2 dagen na ontvangst heb ik aangegeven dat veel niet beantwoord is, aanvulling pas gisteren 16 uur 41 ontvangen.

En dan gistermiddag, ik neem het Klaverblad uit Helvoirt mee, zie 2 ingezonden brieven in het Klaverblad van zwaar gedupeerde ondernemers de heren Ton Pijnenburg en Coen Peijnenburg. Ik onderschrijf de inhoud volledig, behalve de laatste alinea. Ik citeer:
De problemen rondom de De Bréautélaan en Martinilaan zijn of worden opgelost, zo vernamen wij van het college. Wij hebben daarom goede hoop dat het college ook de noodzaak van aanpassingen voor onze bereikbaarheid inziet.

Ik begrijp de goede hoop want de oplossing lag er 2 maanden geleden nog. Maar welke problemen zijn bij onze locatie opgelost? Welk zicht is er op dat alle problemen worden opgelost. En dat binnen het budget???
Ook met onze buren is niet gecommuniceerd over VKA+ of de nadelige gevolgen.

Ik ga afronden:

VKA+ is geen plus, zonde om als Vught daar vele miljoenen aan uit te geven.

Zeker als 3 van de 4 doelstellingen van het project:
“Verbeteren leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid” niet worden bereikt.
Dit zijn vanaf het begin de drie Vughtse doelstellingen.

Alleen de RWS doelstelling: betere doorstroming wordt gerealiseerd.

En de Provincie? die bereikt haar doelstelling:
“Aanvullend op het VKA is een ecoduct ten oosten van het Groenewoud door de provincie “bijbesteld” in combinatie met een fiets-, voet- ruiterverbinding.”

Commissie stemt u in met drie N65 overgangen die passen in het rijtje
Maurickbrug over de A2
de brug in Den Bosch bij de Willem van Oranje laan
de overbelaste pas aangelegde gevaarlijke rotonde bij De Witte

Commissie gaat u een raadsvoorstel goedkeuren waar minder wordt opgelost dan bij de vorige versie, dat Vught nog meer gaat kosten.
Een raadsvoorstel met bijlagen met onjuistheden.

Wat dan wel? Terug naar af. De inzet van Vught moet zijn een echte tunnel in de hele bebouwde kom en een reconstructie van de hele N65 naar een volwaardige 80 km autoweg met alle noodzakelijke aansluitingen van alle percelen op parallelwegen op kosten van het Rijk.

Maar wat er ook gebeurd, ben eerlijk over de voordelen en de nadelen en informeer eerst de direct betrokkenen.

Voorzitter bedankt voor de tijd.