

Bezwaarschrift Raad van State betreffende GOL-plannen voor Vlijmen

Hierbij tekenen wij beroep aan tegen het op 15 juni 2018 gepubliceerde PIP (Provinciaal Inpassings Plan) betreffende GOL (Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat).

De redenen die ten grondslag liggen aan dit beroep:

1. Kritiek op de argumentatie op basis waarvan ons alternatief is afgewezen, alsmede het ontbreken van zicht op de mate van onderzoek naar dit alternatief.
2. Ontbreken van zicht op de consequenties voor het onderliggende wegennet en het woon- en leefklimaat in Vlijmen, als gevolg van de realisatie van de GOL-plannen.
3. Enkele losse opmerkingen over procesmatige aspecten en de communicatie.

Ad 1. Ons alternatief plan is door de Provincie steeds in het licht gezien van de ingediende, getrechterde en afgewezen variant 62 uit de NRD van 2015. In november 2015 verschijnt variant 373, die afgewezen wordt, omdat die gelijkenis vertoont met variant 62. De hoofdreden van afwijzing van beide varianten zijn de té grote verkeersintensiteit op de Grote Kerk en de Akker en het niet voldoende ontsluiten van nieuwbouwwijk de Grassen.

In 2016 worden twee essentiële wijzigingen in de GOL-plannen doorgevoerd, namelijk fase I en fase II worden gelijktijdig uitgevoerd en afslag 43 (Waalwijk richting Den Bosch) wordt verplaatst in oostelijke richting; zowel de afrit als de toerit. Hierdoor ontstaat een volstrekt nieuwe situatie wat betreft de verkeerscirculatie in Vlijmen. Deze nieuwe situatie maakt een nieuw (uniek) alternatief voor Vlijmen-Oost mogelijk. Een alternatief dat volgens bewonersvereniging Vijfhoevenlaan aan deze beide bezwaren tegemoet komt. Het verzoek de nieuwe variant te trechteren/onderzoeken dient gegeven de nieuwe situatie gehonoreerd te worden.

De bewonersvereniging heeft dringend aan zowel de Raad van de gemeente Heusden als aan de Provinciale Staten gevraagd dit alternatief te onderzoeken. In de gemeente Heusden gebeurt er niets; de Raad stelt zich (zoals gedurende het gehele traject) passief op. In gesprek met de verantwoordelijk wethouder geeft deze aan dat dit alternatief niet onderzocht hoeft te worden, aangezien Rijkswaterstaat een 'halve' aansluiting nooit goed zal keuren.

Wat betreft de reactie van Provinciale Staten is er een gesprek geweest met de gedeputeerde en heeft alleen de Partij Voor De Dieren aangedrongen op nader onderzoek. De officiële reactie, na gebruikmaking van inspraakrecht in februari 2018 was, dat onderzoek naar de variant zou plaats vinden in het kader van de beoordeling van de ingediende zienswijzen PIP.

De mate waarin dit onderzoek heeft plaatsgevonden is ons niet duidelijk (gemaakt) en is ook niet af te leiden uit de beantwoording van de zienswijzen.

Op 15 mei 2018 verschijnt de Nota van beantwoording zienswijzen. Daarin wordt beargumenteerd waarom ons alternatief wordt afgewezen.

1. Naar aanleiding van de verkeerscijfers op pag. 79 merken wij op dat het open houden van afrit 44 en het ontbreken van de Randweg ook tot gevolg heeft dat het aantal verkeersbewegingen op een groot aantal straten afneemt. Er lijkt dus sprake van 'selectief winkelen'.

Bovendien heeft de validiteit van de verkeerscijfers niet ter discussie gestaan; de

specifieke infrastructuur van het dorp (inefficiënt, ineffectief, chaotisch) geeft daar echter alle aanleiding toe. De cijfers zijn 'verabsoluteerd' en allesbepalend; immers ze bepalen de mate waarin sprake is van de verkeersgerelateerde aantasting van het woon- en leefklimaat in de diverse straten. De uitspraken dat de realisatie van het voorkeursalternatief "de leefbaarheid van het dorp gaat er op vooruit en "er is geen sprake van het verplaatsen van de problemen" en "er wordt een betere spreiding van het verkeer in het dorp gerealiseerd" zijn met deze cijfermatige onderbouwing niet te verdedigen; zie bijlage 1 Kaartjes uit bijlage 8 Achtergrond rapport Gezondheid.

De essentiële vraag "wat gebeurt er per saldo met het woon- en leefklimaat in Vlijmen" is niet beantwoord!

2. Op pag. 80 wordt gesteld dat er met variant 62 (dus ook variant 373, dus ook met ons alternatief) geen sprake is van een verkeerssluw centrum.
Maar ons alternatief vermindert het aantal verkeersbewegingen wel degelijk substantieel en brengt dit terug tot een gegeven de situatie acceptabel niveau (referentiekader 2030 ± 18.000 bewegingen, onze variant ± 6.000 bewegingen). Bovendien vergroot ons alternatief de bereikbaarheid van het dorp t.o.v. het VKA (Voorkeursalternatief). Het aantal bewegingen kan overigens via verkeersmaatregelen verder worden teruggedrongen. Bijvoorbeeld het verder verbeteren van afrit 43 (Den Bosch-Waalwijk, afslag crematorium) zal de ontsluiting van 'Het Geerpark' positief beïnvloeden, de bereikbaarheid van 't Hoog vergroten en dus het gebruik maken van afrit 44 verminderen en vervolgens het aantal verkeersbewegingen op Grote Kerk, Akker, Plein en Wolput doen afnemen. Dit aspect is uiteraard niet verdisconteerd in de gepresenteerde cijfers. Er blijkt sprake te zijn van een impliciete norm voor de term 'verkeerssluw'. Deze norm lijkt ingegeven te zijn door de wens de Akker tot een gezellige winkelstraat te transformeren. De wens daartoe is ooit geformuleerd in het inmiddels gedateerde en achterhaalde centrumplan.
3. Op pag. 80: "De verkeersbelasting op de Bellaard en bij aansluiting 46 zal aanzienlijk toenemen, dat is in tegenspraak met de bestuurlijke uitgangspunten van de gemeente 's-Hertogenbosch. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het ontwikkelkader 'zie Meer van het Engelermeer' op 10 mei 2016 bepaald dat hier slechts een beperkte toename mag ontstaan vanwege het autoluw maken van de Engelseweg als fietsstraat. Een volledige ontsluitingsfunctie op de Bellaard (en de Haverleij) is daarom niet aan de orde zo is het standpunt van de gemeente 's-Hertogenbosch."
De besluitvorming inzake het GOL-project is in 2014 overgeheveld naar de Provinciale Staten om boven de afzonderlijke gemeenten te werken aan de ontwikkeling van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk. Het kan daarom niet zo zijn, dat één van de gemeenten bepaalt wat er wel of niet gaat gebeuren in plaats van dat keuzes gemaakt worden op basis van gedegen onderzoek.
4. Op pag. 80 wordt opgemerkt dat in ons alternatief het "nauwelijks mogelijk is om de kern van Vlijmen goed te ontsluiten met een (korte) busroute, waardoor in het ergste geval Vlijmen niet meer wordt aangedaan."
Juist door het open houden van afrit 44 is er een korte route mogelijk voor het openbaar vervoer Vlijmen dorp in. Dit geldt zowel voor lijn 135 als voor lijn 136. Vanuit Waalwijk zou de lijn 136 via Nieuwkuijk, Wolput, Plein, Catharinastraat, Nassaulaan en oprit A59

richting 's-Hertogenbosch kunnen rijden. Lijn 135 zou vanuit Heusden via Haarsteeg, Mommersteeg, Plein, Cathariastraat, Nassaulan oprit 43 richting Den Bosch kunnen rijden. Hierdoor worden Meliestraat en Julianastraat ontlast. Het overstappunt zou dan op het Plein gerealiseerd kunnen worden, hetgeen de economische vitaliteit van het dorp ten goede komt.

5. Bij de afweging van het VKA ten opzichte van ons alternatief is géén vergelijking van de kosten gemaakt.
6. Bij de afweging van het VKA ten opzichte van ons alternatief wordt onvoldoende meegewogen dat het VKA onherstelbare schade toebrengt aan natuurgebied 'De Gemeint'.

Ad 2 Consequenties voor het onderliggende wegennet en het woon- en leefklimaat in Vlijmen, als gevolg van de realisatie van de GOL-plannen.

1. De voorliggende GOL-plannen hebben geen vertaling gekregen in een GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan).

Voorbeeld 1: in het huidige GVVP en de structuurvisie van de gemeente Heusden staat dat de Tuinbouwweg wordt opgewaardeerd tot een volwaardig onderdeel van de randwegenstructuur. In de mitigerende maatregelen wordt echter enkel het aanpassen van een kruispunt genoemd. Wanneer deze weg niet wordt aangepast, zal dit grote gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling binnen de gehele kern van Vlijmen.

Voorbeeld 2: het niet adequaat verbeteren van afrit 43 (Crematorium) zal tot gevolg hebben dat onnodig meer verkeer Vlijmen inrijdt via afrit 45; dit geeft dus extra overlast op Vijfhoevenlaan, Antoni van Leeuwenhoeklaan, Groen van Prinstererlaan en Wolput west.

Bovendien zal het verbeteren van deze afslag een positief effect hebben op de ontsluiting van het Geerpark, de bereikbaarheid van industrieterrein 't Hoog vergroten en het gebruik maken van afrit 45 verminderen.

Voorbeeld 3: door het verleggen van afrit 43 (Waalwijk – Den Bosch) zullen diverse straten richting Kennedybrug veel verkeer te verwerken krijgen, hiermee is in de mitigerende maatregelen onvoldoende rekening gehouden.

2. De voorliggende GOL-plannen hebben geen vertaling gekregen van de te nemen effect-, mitigerende en compenserende maatregelen, laat staan van de financiële consequenties hiervan, ondanks toezeggingen van de verantwoordelijk wethouder op dit terrein.
3. Het beleid van de gemeente Heusden: “werken van grof naar fijn” d.w.z. eerst de randweg aanleggen en dan de ontstane problemen trachten op te lossen, is ons inziens onjuist. Er is onvoldoende duidelijk of de wijzigingen in de kern (méér dan alleen Grote Kerk, de Akker en het Plein) de leefbaarheid in het gehele dorp zullen vergroten. Het is duidelijk dat het pakket van mitigerende maatregelen onvoldoende is (uitspraak gemeenteraad dec. 2016) en het is ons inziens niet acceptabel dat eerst besloten wordt tot het aanleggen van de randwegen en dat daarna bekeken wordt hoe een en ander in

het dorp nog goed kan komen. Het ontbreken van een financiële verantwoording geeft weinig vertrouwen aan de inwoners, dat de overlast die zij zullen ondervinden op een adequate manier wordt opgelost. Eerst duidelijkheid over de gevolgen voor de infrastructuur, de benodigde maatregelen en financiële onderbouwing van de mitigerende maatregelen. Bovendien moet er vervolgens een vergelijking worden gemaakt wat betreft de maatschappelijke kosten-batenanalyse van ons alternatief en andere ingediende varianten ten opzichte van het VKA.

4. In de GOL-plannen ontbreekt bovendien de integrale aanpak van auto- en vrachtverkeer, openbaar vervoer en met name met het fietsverkeer binnen de kernen. Alleen cijfers over autoverkeer, en dan ook nog alleen per etmaal, zijn leidend in het gehele dossier. Het plangebied van het GOL-project beperkt zich in het dorp Vlijmen tot De Grote kerk, De Akker en het Plein. Er is te weinig aandacht voor met name de veiligheid van het fietsverkeer in de gehele kern van Vlijmen en in het bijzonder voor de schoolgaande kinderen.
5. De vraag of de infrastructuur van Vlijmen op een maatschappelijk acceptabele wijze geschikt te maken is voor de nieuwe verkeersstromen, is voor de bewoners niet te beantwoorden en dus ook de vraag wat de consequenties hiervan zijn voor het woon- en leefklimaat is niet te beantwoorden.

Ad 3 Sinds 1991 heeft het bestuur van bewonersvereniging Vijfhoevenlaan aandacht gevraagd voor de problemen die zouden ontstaan ten aanzien van woon- en leefklimaat in de aangrenzende woonwijken, indien de Vijfhoevenlaan gebiedsontsluitingsweg zou worden. Inspraak heeft echter nooit geleid tot een volledig plan voor een goede spreiding van het verkeer in de gehele kern van Vlijmen en de daarmee verbonden overlast van geluid en fijnstof. De problemen worden met de GOL-plannen enkel verplaatst en niet opgelost! (centrale thema van de discussies in de afgelopen 25 jaar!)

De recente communicatie met de verantwoordelijk wethouder over gegevens die wij nodig hadden voor ons alternatief is teleurstellend verlopen. De door ons gestelde vragen zijn niet beantwoord door de betreffende wethouder (zie bijlage 2). Onbegrip en onvrede over deze houding van de verantwoordelijk wethouder hebben we schriftelijk gedeeld met de raadsleden van de gemeente Heusden en de fractievoorzitters van de partijen van Provinciale Staten. Officieel is hierop geen enkele reactie gekomen. Spijtig in kader van stimuleren van 'Burgerparticipatie'.

Rol verantwoordelijk wethouder:

De positie van de heer van der Poel is té dominant en kan leiden tot belangenconflicten en een duale, open benadering in deze problematiek in de gemeenteraad negatief beïnvloeden.

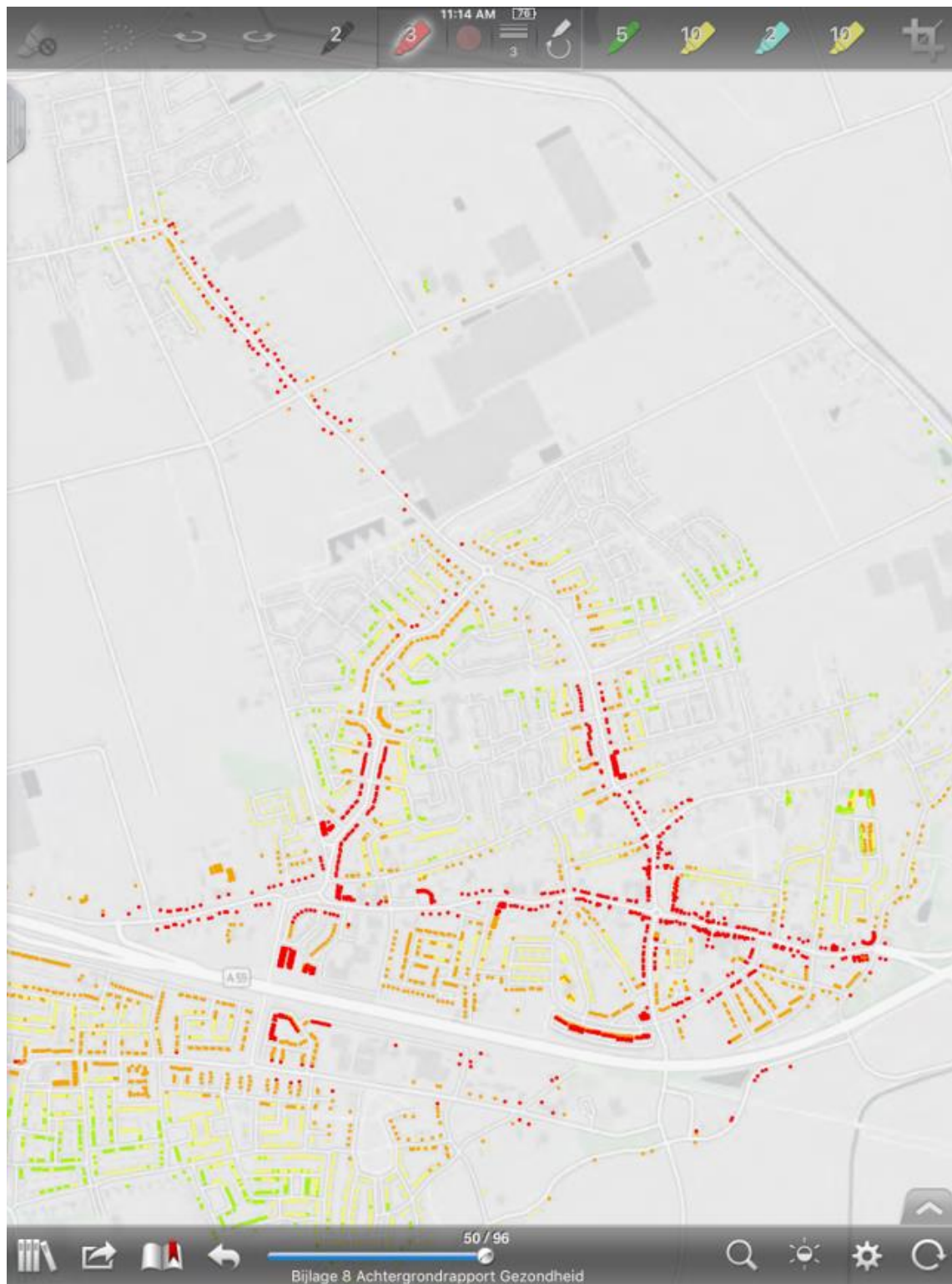
De 'petten' van de heer van der Poel in dit proces:

- a. Prominent lid van de GOL- stuurgroep;
- b. Verantwoordelijk wethouder van de gemeente Heusden inzake deze problematiek;
- c. Zeer invloedrijk en adviserend lid van de partij Heusden Eén op dit dossier en via Heusden Eén verbonden met en gebonden aan de coalitie.

De Raad van de gemeente Heusden heeft zich, uitzonderingen daar gelaten, té passief, té volgend en initiatiefloos opgesteld in dit dossier.

Bijlage 1 Kaartjes uit bijlage 8 Achtergrond rapport Gezondheid

Voor de ingreep



Na de ingreep



Na de ingreep variant



Na de ingreep variant 2



Bijlage 2 Briefwisseling wethouder van der Poel

Aanvullende vragen



Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan <vijfhoevenlaan@gmail.com>

Vlijmen, 6 februari 2018

Geachte heer van der Poel,

Hartelijk dank voor uw bericht van 31 januari 2018.

Naar aanleiding van uw antwoorden hebben wij nog enkele aanvullende vragen en opmerkingen.

Wij verzoeken u uw reactie vóór 18 februari a.s. aan ons te sturen in verband met de vergadering van Provinciale Staten op 23 februari a.s. waar wij gaan inspreken en onze contacten hieraan voorafgaand met de fracties van de Provinciale Staten.

Onze vragen zijn:

1. Uw antwoord op onze vraag “welke instanties/partijen zijn er tegen de ontsluiting van Vlijmen-Oost (m.n. Grassen) en Haarsteeg via afslag Engelen?” schrijft u: “de Gemeente Den Bosch heeft in het bestuurlijk overleg aangegeven dat de bestuursraad Engelen en de gemeente Den Bosch geen voorstander zijn van ontsluiting van Vlijmen-Oost via knooppunt Engelen”.

Betekent dit, dat de Gemeente Den Bosch haar veto heeft uitgesproken over een ontsluiting via Engelen, of is Den Bosch bereid een ontsluiting via Engelen te accepteren, als blijkt dat zo'n variant een beter alternatief is dan de voorkeursvariant van de GOL?

2. Datzelfde geldt voor uw antwoord over afslag 44. “De Gemeente Heusden wil afslag 44 sluiten om het centrum van Vlijmen te ontlasten. RWS is geen voorstander van halve aansluitingen; dit impliceert dat afrit 44 dicht moet op het moment dat de oprit 44 komt te vervallen.”

Betekent dit, dat RWS haar veto uitspreekt over een halve aansluiting, of is het acceptabel indien blijkt dat zo'n variant een beter alternatief is dan de voorkeursvariant van de GOL?

3. Verder willen we de uitspraak dat ons alternatief goedkoper is dan de voorkeursvariant van de GOL met cijfers onderbouwen. We hebben hiervoor de cijfers nodig van de kosten verbonden aan de aanleg van de randweg Vlijmen-Oost en het verkeersplein Den Bosch-West.

Kunt u ons een globale indicatie geven van de kosten verbonden aan die twee projecten?

We brengen nogmaals onder uw aandacht dat onze variant hooguit een ‘verre neef’ is van variant 62 van de NRD. Variant 62 is afgefallen bij de trechtering, omdat deze én de verkeersdrukke in het centrum van Vlijmen onvoldoende verminderde én de Grassen niet ontsloot.

Onze variant ontsluit én de Grassen (via ‘inprikkers’ Vijfhoevenlaan, Voorste Zeedijk, Bellaard, Engelen) én ontlast de verkeersdrukke in het centrum van Vlijmen meer dan voldoende (afsluiten toerit Vlijmen-Den Bosch en ontsluiting van Haarsteeg en grote delen van Vlijmen via Engelen).

Ten slotte willen wij u hierbij alvast uitnodigen voor een fietstocht die wij gaan organiseren voor bewoners, raadsleden en leden van Provinciale Staten op zaterdag 17 februari a.s.. Doel is de specifieke infrastructuur van (delen van) Vlijmen te ervaren er daarna met elkaar de discussie aan te gaan over de stelling “Vlijmen is niet geschikt én niet geschikt te maken voor een adequate verwerking van de nieuwe verkeersstromen als gevolg van de GOL-plannen”.

Nadere informatie hierover volgt nog.

Wij gaan er vanuit dat u geen bezwaar hebt, als wij de informatie delen met anderen.

Bij voorbaat dank voor uw reactie, graag vóór 18 februari a.s.

--

Met vriendelijk groet,

Bestuur bewonersvereniging Vijfhoevenlaan e.o..



Vlijmen, 16 augustus 2018

Bestuur Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan en omgeving

Secretariaat:

Mozartlaan 24

5251 HK Vlijmen

Tel.: 073-5113697

Email: info@vijfhoevenlaan.nl