

Vlijmen, 7 januari 2021

Aan:

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20.019
2500 EA Den Haag

Onderwerp:

Vierde aanvullend Beroepsschrift van bewonersvereniging Vijfhoevenlaan en omgeving tegen de vaststelling van de Provinciale inpassingsplannen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (PIP GOL-Oost en PIP GOL-West) en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten.

Zaaknummer: 201805874/1/R2

Geacht College,

Als aanvulling op onze beroepsschriften van 16 augustus 2018, 17 november 2018, 9 februari 2019 en 8 maart 2020 sturen wij u hierbij aanvullende/nieuwe informatie toe met betrekking tot onze bezwaren over het PIP GOL-Oost met name de Ontsluiting van Vlijmen-Oost met als hoofdgebiedsontsluitingsweg de Vijfhoevenlaan.

Tevens reageren wij op het verweerschrift van de provincie van 19 maart 2019 en geven wij ook aanvullende informatie over ons alternatief, dat aan de orde komt op de zitting van woensdag 20 januari onderwerp: 3. Alternatieven; Alternatief 373/62. We sluiten dit beroepsschrift af met onze bezwaren ten aanzien van de communicatie en participatie tijdens dit GOL-project.

De kern van ons bezwaar tegen de GOL-plannen voor de ontsluiting van Vlijmen-Oost is gelegen in het feit, dat dit plan het verkeer in Vlijmen onvoldoende spreidt met alle gevolgen voor het 'brede' woon- en leefklimaat vandien. De recente ontwikkelingen bevestigen onze bestaande bezwaren in toenemende mate.

Nadrukkelijk stellen wij hierbij dat een verbetering van de woon- en leefomgeving (met name een veilige leefomgeving) in het dorp Vlijmen steeds centraal staat bij onze constructief kritische houding en pogingen tot inspraak bij het GOL-team, Provinciale Staten en de gemeente Heusden.

Wij zijn uiteraard graag bereid verdere documentatie en mondelinge toelichting te geven tijdens de zitting op 20 en 21 januari a.s.

Bestuur Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan e.o.

Secretariaat:

Mozartlaan 24

5251 HK Vlijmen

Tel.: 073-5113697

E-mail: vijfhoevenlaan@gmail.com

Bijlage 1 t/m 4: Tekeningen behorende bij aanvullende informatie zitting RvS, 20 jan.; Onderwerp 3.

Samenvatting

- De provincie geeft in haar verweerschrift (blz. 44-47/48) aan, dat zij zich met de GOL-plannen richt op het verbeteren van het onderliggend wegennet met als doel de kwaliteit van de woon- en leefomgeving te verbeteren en de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid te bevorderen.
- Door de keuze van de provincie om afslag 44 volledig af te sluiten en vanuit de Randweg Vlijmen-Oost één nieuwe hoofdontsluiting te maken via de Vijfhoevenlaan, ontstaan er in het dorp volledig andere verkeersstromen voor de diverse vormen van verkeer, die een integrale aanpak vereisen in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), dat aansluit bij de provinciale inpassingsplannen (PIP GOL-Oost).
- De verantwoordelijkheid voor een integraal traject, waarin alle vormen van verkeer (auto- en vrachtverkeer, openbaar vervoer en calamiteitenvoertuigen, fiets- en voetgangersverkeer), zowel in als buiten de bebouwde kom zijn opgenomen, zou dan ook de verantwoordelijkheid behoren te zijn van én de provincie én de gemeente Heusden.
- Door het opstellen van het PIP GOL-Oost,
 - zonder voldoende rekening te houden met de consequenties voor de verkeersafwikkeling binnen de gehele bebouwde kom van Vlijmen
 - en onze, en niet alleen onze, vragen en kritiek gedurende het hele proces af te doen met de slogan: “wij werken van grof naar fijn” (eerst goedkeuring voor de GOL-plannen en vervolgens kijken waar de problemen ontstaan)”, is er sprake van een onvoldoende doordacht en uitgewerkt integraal plan, dat enkel voldoet aan de beperkte doelstelling: ‘afname van verkeer in de kern (Grote Kerk, Akker en Plein) van Vlijmen. Recente ontwikkelingen tonen dit in toenemende mate aan.

In par. A worden de recente ontwikkelingen beschreven die van grote invloed zijn op de woon- en leefbaarheid van het dorp Vlijmen, wanneer de GOL-plannen worden uitgevoerd.

Par. B beschrijft de kern van onze kritiek op de GOL-plannen, namelijk dat deze plannen zorgen voor onvoldoende spreiding van het verkeer in GOL-Oost

Tenslotte wordt in par. C een overzicht gegeven van de hoofdpunten van onze kritiek op het proces, de communicatie met en de participatiemogelijkheden van de inwoners van Vlijmen.

A. Recente ontwikkelingen

1. *Het vervallen van de busbaan in de randweg Vlijmen-Oost*

In de GOL-plannen is in de Randweg Vlijmen-Oost een aparte busbaan voorzien, die vanuit de Randweg aansluit op de Meliestraat in Vlijmen. De busmaatschappij heeft onlangs deze optie afgekeurd, omdat de Meliestraat geen geschikte toegangsweg is om de hoeveelheid lijnbussen per dag te verwerken.

Besloten is de bussen over de Vijfhoevenlaan te laten rijden, mede omdat hier een snelheid van 50 km per uur is toegestaan.

Hoewel de provincie in haar verweerschrift (19-03-2019, pag. 49) nog stelt, dat zij expliciet gekeken heeft naar het openbaar vervoer, blijkt nu pas dat dit voor de ontsluiting van Vlijmen-Oost op die manier niet uitvoerbaar is.

2. Mitigerende maatregelen: ‘Verkeersmaatregelen op de Kennedybrug en op wegvak Catharinastraat-Heistraat’

Ten aanzien van onze kritiek op de mitigerende maatregelen Vlijmen (HdS 4.14.9) stelt de provincie in haar reactie op pag. 58 het volgende: ‘..... *De gemeente Heusden en Waalwijk hebben naar aanleiding daarvan de beslissing genomen extra maatregelen te nemen buiten het plangebied ten gunste van het woon- en leefklimaat, ter verbetering van de verkeersveiligheid etc.*’ *Zij verwijst hierbij naar de maatregelen op pagina 31 e.v. van de NBZ.*

Eén van de 3 mitigerende maatregelen voor het dorp Vlijmen is het nemen van verkeersmaatregelen op de Kennedybrug en op wegvak Catharinastraat-Heistraat (NBZ, pag. 32) In de GOL-plannen is de Kennedybrug de geplande toegangsweg voor het verkeer vanuit het centrum van Vlijmen richting nieuwe oprit 43 (Zuid) en vice versa. Hemelsbreed ligt het winkelcentrum minder dan 100 meter van de A59 vandaan!

De gemeente Heusden heeft, ingegeven door de tijdsdruk “omdat de aannemer in de startblokken staat om de GOL-plannen te gaan uitvoeren”, besloten alvast te starten met de ontwikkeling van het verkeerscirculatieplan voor het winkelcentrum (de kern) van Vlijmen. In dit plan is opgenomen dat de Kennedybrug wordt afgesloten voor vrachtverkeer.

(Bron: [www.YouTube.com>watch](https://www.YouTube.com/watch) Gemeente Heusden 27 nov. 2020).

De consequentie van deze maatregel is dat de leveranciers van het winkelcentrum (inclusief 4 grote winkelketens) geen gebruik kunnen maken van de korte route om de A59 te bereiken. Zij zullen minimaal 5 km door woonwijken moeten rijden om hun bestemming te bereiken.

De Catharinastraat en een deel van de Akker wordt (tezamen met enkele andere straten in de kern van het dorp) éénrichtingsverkeer.

Deze ontwikkeling heeft grote gevolgen voor de verkeersdrukke en daarmee gepaard gaande overlast (met name de verkeersveiligheid) voor de straten en woonwijken in Vlijmen.

Het zal ook invloed hebben op de algehele doorstroming van het verkeer in het centrum van Vlijmen en de toch al overbelaste Wolput, waardoor de keuze van auto- en vrachtverkeer om via de Randweg Vlijmen-Oost en Vijfhoevenlaan te rijden vergroot wordt.

In dit verband kan worden gesteld dat de verkeerscijfers, zoals berekend in de GOL-plannen voor het plangebied als het studiegebied, geen realistisch beeld meer geven van het verkeer.

Zie tekening 1: route vrachtverkeer (huidige route en ná uitvoering GOL-plannen)

3. Het bestemmingsplan ‘Maatschappelijke Voorzieningen’ in de Grassen.

De gemeenteraad van Heusden heeft op 12 mei 2020 ingestemd met het plan van B&W om in de nieuwe woonwijk ‘De Grassen’ de volgende maatschappelijke voorzieningen te realiseren:

- Basisschool
- Sportzaal
- Kinderopvang
- Gezondheidscentrum

De keuze van de gemeente Heusden betekent dat de Vijfhoevenlaan extra belast zal worden om deze bestemmingen te bereiken. Met name de veiligheid van de overstekende fietsers en voetgangers om de voorzieningen te bereiken vormt een knelpunt op een gebieds-ontsluitingsweg waar een snelheid van 50 km per uur geldt.

Kruising Verlengde Vijfhoevenlaan en Voordijk

Zie in dit verband ook ons beroepsschrift d.d. 17 november 2018, waarin wij aangeven dat de entree van Vlijmen via de Vijfhoevenlaan start met een kruising Verlengde Vijfhoevenlaan en Voordijk. Deze dijk krijgt in de GOL-plannen fiets-/wandel- en bestemmingsverkeer. De snelheid van het verkeer op de Verlengde Vijfhoevenlaan is 80 km per uur.

Het verkeer vanuit de Vijfhoevenlaan richting Verlengde Vijfhoevenlaan heeft een snelheid van 50 km per uur en heeft een zeer beperkt zicht op het fietsend en wandelend verkeer van de Voordijk door de geplande geluidsschermen aan weerszijden van de Vijfhoevenlaan op dat punt.

Zoals in ons beroepsschrift van 17 november al is aangegeven, stelt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in haar rapport 'Naar meer veiligheid op gebiedsontsluitingswegen' (2014) het volgende:

Pag. 11: "Voetgangers en fietsers zouden niet in situaties mogen belanden waar dwarsconflicten kunnen optreden met motorvoertuigen die sneller rijden dan 30 km /uur."
"Op kruispunten en rondom oversteekplaatsen met voetgangers en fietsers moet altijd een snelheidsbeperking (30km/uur) gelden."
"Een limiet van 50 km/uur zou alleen mogen gelden in situaties waarin geen conflicten voorkomen die bij 50 km/uur een ernstige afloop hebben."

- Zie: - tekening 2: Verkeerssituatie Vijfhoevenlaan ná uitvoering GOL-plannen en
- tekening 3: Verkeerssituatie kruising Verlengde Vijfhoevenlaan en Voordijk**

Consequenties verkeer en daarmee gepaard gaande overlast voor Vijfhoevenlaan en omgeving

Bovenstaande ontwikkelingen hebben ongetwijfeld gevolgen voor de verkeersstromen die hun weg moeten vinden door het dorp Vlijmen en daarmee de overlast bepalen ten aanzien van verkeersveiligheid , geluid en fijnstof.

In dit kader wijzen we dan ook de reactie van de provincie in het verweerschrift van 19 maart 2019, HdS. 4.14.7 Verkeersonderzoek Vlijmen, punt (d) over de validiteit van de verkeerscijfers van de hand.

"..... Verder zijn de meeste recente inzichten overgenomen ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen Dat betekent dat het verkeersmodel op een aantal nieuwe tellingen is getoetst en waar nodig is bijgesteld, zodat het basisjaar zo goed mogelijk aansluit op de praktijksituatie. Deze telpunten zijn van belang geweest om specifiek voor het studiegebied GOL betere uitspraken te kunnen doen (met name voor de onderliggende straten en dorpen)".

Voor onze directe woon- en leefomgeving betekenen bovenstaande ontwikkelingen dat de verkeerscijfers voor de Vijfhoevenlaan, zoals weergegeven in de MER-rapportages, geen realistisch beeld (meer) geven.

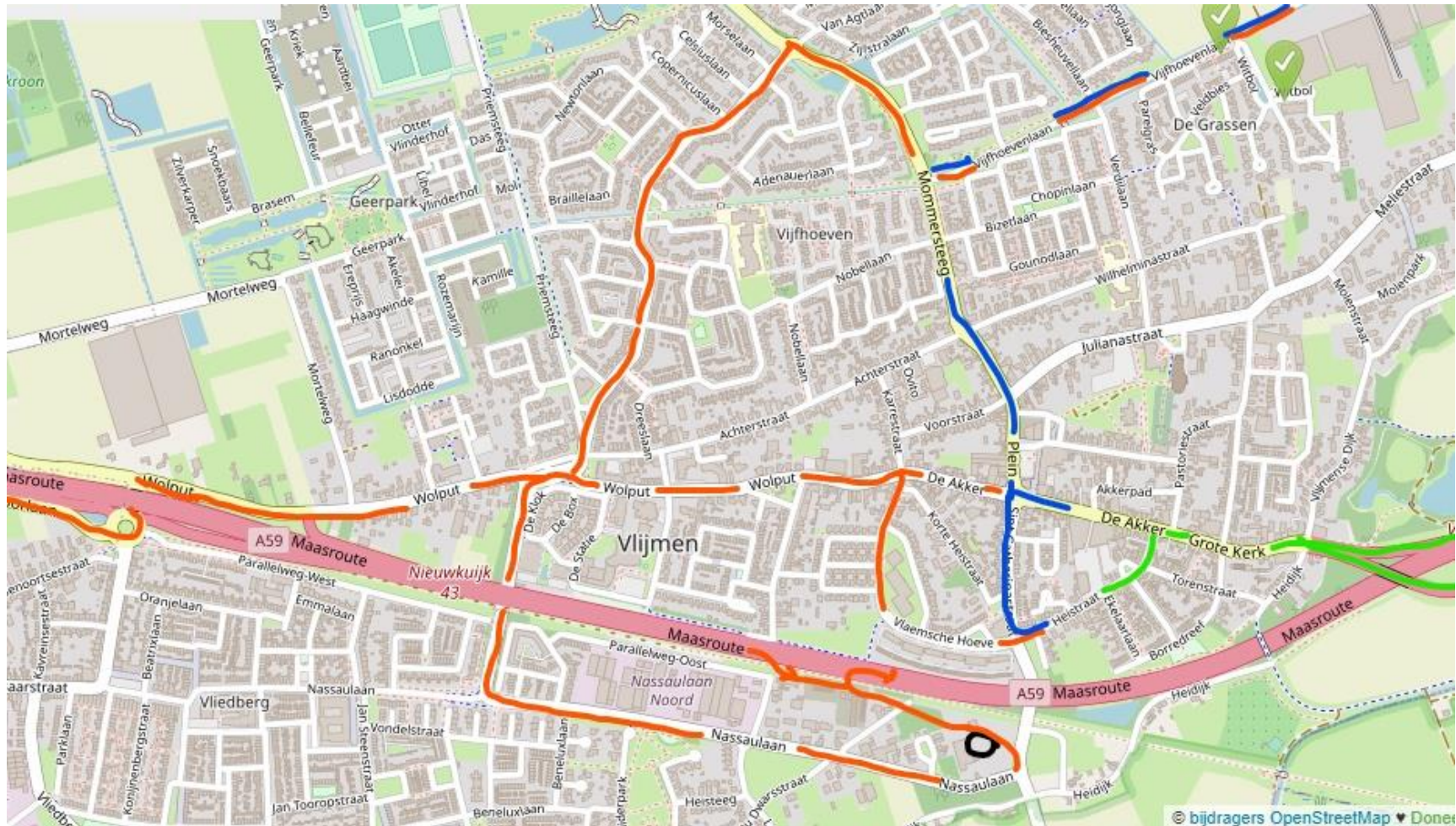
Conclusie:

- De allesbepalende doelstelling om het verkeer in het winkelcentrum extreem verkeersluw te maken door het volledig afsluiten van afslag 44 én
- slechts één gebiedsontsluitingsweg te maken vanuit de Randweg om Vlijmen-Oost te ontsluiten én
- de keuze om slechts het plangebied te beperken tot enkele straten in het centrum, zodat over de rest van het dorp alleen globale onderzoeken zijn uitgevoerd en onvoldoende gegevens zijn verzameld om te komen tot een evenwichtig pakket mitigerende maatregelen, laat staan dat er zicht is op de kosten verbonden aan die maatregelen,
- gekoppeld aan het uitstellen van een adequaat GVVP

leiden tot onvoldoende inzicht in het bereiken van de doelstellingen van de GOL.

De verkeerscijfers zijn in de GOL-plannen uitgangspunt voor de bepaling van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. De huidige ontwikkelingen en onze argumenten in de eerdere bezwaarschriften tonen aan dat de verkeerscijfers niet (meer) actueel zijn en dat tast de validiteit van die cijfers verder aan. (Zie de eerdere bezwaarschriften). De huidige verkeersproblemen in de kern van Vlijmen, en daarmee de consequenties voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, worden verplaatst in plaats van opgelost.

Tekening 1: Huidige route vrachtverkeer van en naar kern (winkelcentrum) van Vlijmen en route ná uitvoering GOL-plannen



Legenda:

Groene lijn: huidige in- en uitgang voor toeleveringsbedrijven winkelcentrum in kern Vlijmen

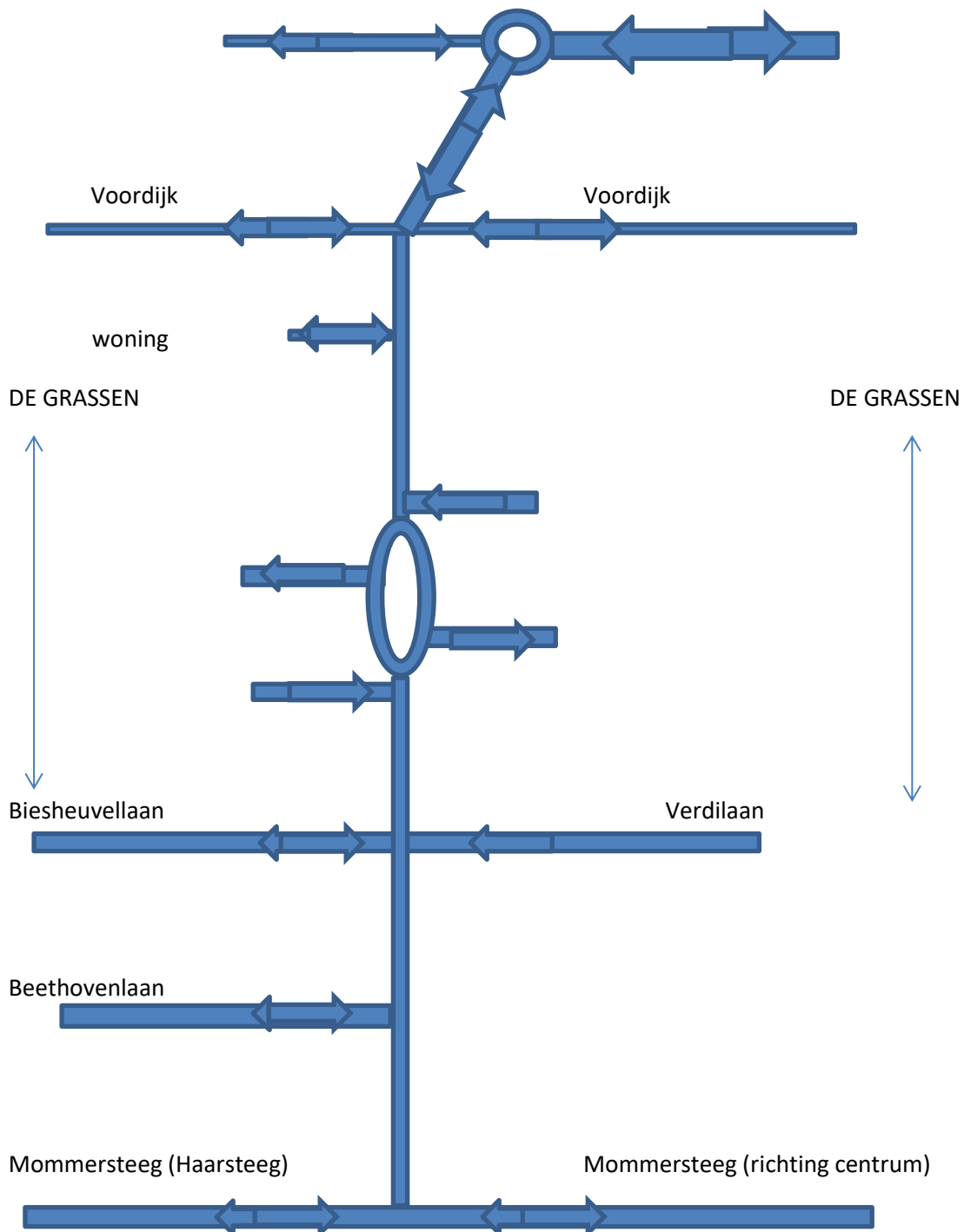
Blaue lijn: route toeleveringsbedrijven winkeliers centrum Vlijmen vanuit Den Bosch na uitvoering GOL-plannen

Rode lijn: route toeleveringsbedrijven vanuit Waalwijk van en naar centrum Vlijmen na uitvoering GOL-plannen.

Tekening 2: Verkeerssituatie Vijfhoevenlaan ná uitvoering GOL-plannen

Voorste Zeedijk richting Bellaard
en Tuinbouwweg

Randweg richting
Den Bosch en Waalwijk



Stratenplan Grassen volgens brochure De Grassen Masterplan Definitief, 2013

De inhoud van deze brochure is nog steeds actueel en ongewijzigd (vlg. gemeente, april 2020)

N.B. Ivm Maatschappelijke Voorzieningen zullen er nog **extra oversteekplaatsen** worden aangelegd (Bestemmingsplan Maatschappelijke Voorzieningen, 12 mei 2020)

Tekening 3: Verkeerssituatie kruispunt Vijfhoevenlaan - Verlengde Vijfhoevenlaan en Voordijk



Kruising Vijfhoevenlaan – Verlengde Vijfhoevenlaan met Voordijk in GOL-plannen (bron: GOL,2017)



Huidige situatie Voordijk
Toekomstige kruising met Verlengde Vijfhoevenlaan en Vijfhoevenlaan



Kruising Vijfhoevenlaan-Voordijk met ingetekende geluidsschermen: (Bron: GOL, 15 november 2017)

B. Spreiding van het verkeer

Het dorp Vlijmen kent een gebrekkige infrastructuur met vele kleinere wegen en weinig hoofdwegen. Bovendien wordt het dorp doorsneden door de A59. Zie tekening 4

In de GOL-plannen wordt Vlijmen –Oost ontsloten door de Randweg Vlijmen met één gebiedsontsluitingsweg, die toegang geeft tot het dorp Vlijmen voor alle vormen van gemotoriseerd verkeer (auto- en vrachtverkeer, openbaar vervoer en calamiteitenverkeer. Tevens vormt het de doorgaande weg voor Haarsteeg e.o. (vlg. bebording, zie derde aanvullend beroepschrift, 8 maart 2020)

Het verkeer vanuit een groot deel van Vlijmen en Haarsteeg e. o. zal via dezelfde route niet alleen richting 's-Hertogenbosch, maar ook richting Waalwijk worden geleid.

Zie tekening 5: GOL-plannen ontsluiting Vlijmen-Oost

De Randweg Vlijmen-Oost bestaat dus eigenlijk slechts uit één doorgaande weg, in plaats van een randweg die langs een dorp/stad loopt en op meerdere punten 'inprikkers' geeft bij de aangrenzende woonwijken.

De wijze waarop in de GOL-plannen de verkeersstromen door het dorp worden geleid richting de Randweg Oost leiden tot verplaatsing van de huidige problemen in het centrum van het dorp naar de wegen en wijken rondom het centrum.

Onze conclusie:

De combinatie van de wijze waarop Vlijmen door de GOL-plannen ontsloten wordt en de zeer gebrekkige infrastructuur/ ruimtelijke ordening van Vlijmen, maakt het onmogelijk de nieuwe verkeersstromen op een adequate/evenwichtige manier te spreiden.

Voldoende zicht op de uit te voeren mitigerende maatregelen, die dit probleem oplossen én duidelijkheid over de budgettaire haalbaarheid daarvan voor de gemeente zou tot een andere conclusie kunnen leiden. Noch over het één (mitigerende maatregelen/GVVP), noch over het ander (budgettaire vertaling van de maatregelen) is er enige duidelijkheid.

Essentieel onderdeel van die maatregelen zou ons inziens moeten zijn: een goed ingerichte Randweg, waarin de Voorste Zeedijk/ Bellaard en aansluitend daarop een opgevaardeerde Tuinbouwweg zijn opgenomen, zou de doorstroming van het verkeer aanzienlijk bevorderen richting Haarsteeg e.o. en tevens naar de nieuwe wijk het Geerpark en daarmee van groot belang zijn voor de spreiding van het verkeer op de Mommersteeg en (in de wijken rondom) de Vijfhoevenlaan en bovendien het verkeer uit het centrum halen. Ook de belasting van afrit 43 Noord zou daarmee aanmerkelijk afnemen evenals het verkeer op de overbelaste wegen aansluitend aan deze afrit (Wolput en Abt van Engelenlaan).

Ons alternatief

Ook in ons alternatief wordt het verkeer Vlijmen-Oost op een evenwichtiger manier gespreid. Behalve een betere spreiding kent ons alternatief grote voordelen ten opzichte van de GOL-plannen (zie 'Aanvullend bezwaarschrift van 17 november 2018').

In de bijlagen zijn 4 tekeningen opgenomen ter illustratie van bovenstaande.

Bijlage 1: Aan-/uitrij-routes Vlijmen: GOL

Deze tekening illustreert de manier waarop de GOL-plannen Vlijmen ontsluiten.

De stippellijn geeft de beperkte opwaardering aan van de Voorste Zeedijk tot erfontsluitingsweg. De route via de Voorste Zeedijk/Bellaard en Tuinbouwweg wordt hierdoor niet aantrekkelijk

gemaakt, te meer daar ook de bebording op de Randweg het verkeer naar Haarsteeg e.o. via de Vijfhoevenlaan leidt. Bovendien staat de opwaardering van de Tuinbouwweg nog ter discussie.

Bijlage 2: Infrastructuur Vlijmen bij toepassing GOL

Deze tekening geeft de aansluiting van het onderliggende wegennet met de GOL-structuur aan. Ook de mitigerende maatregelen die overwogen worden, zijn ingetekend, namelijk éénrichtintverkeer Verdilaan (aansluitend bij Vijfhoevenlaan) en éénrichtingverkeer in enkele straten in het centrum (zie pijltjes). De afsluiting van de Kennedybrug voor vrachtverkeer is niet ingetekend.

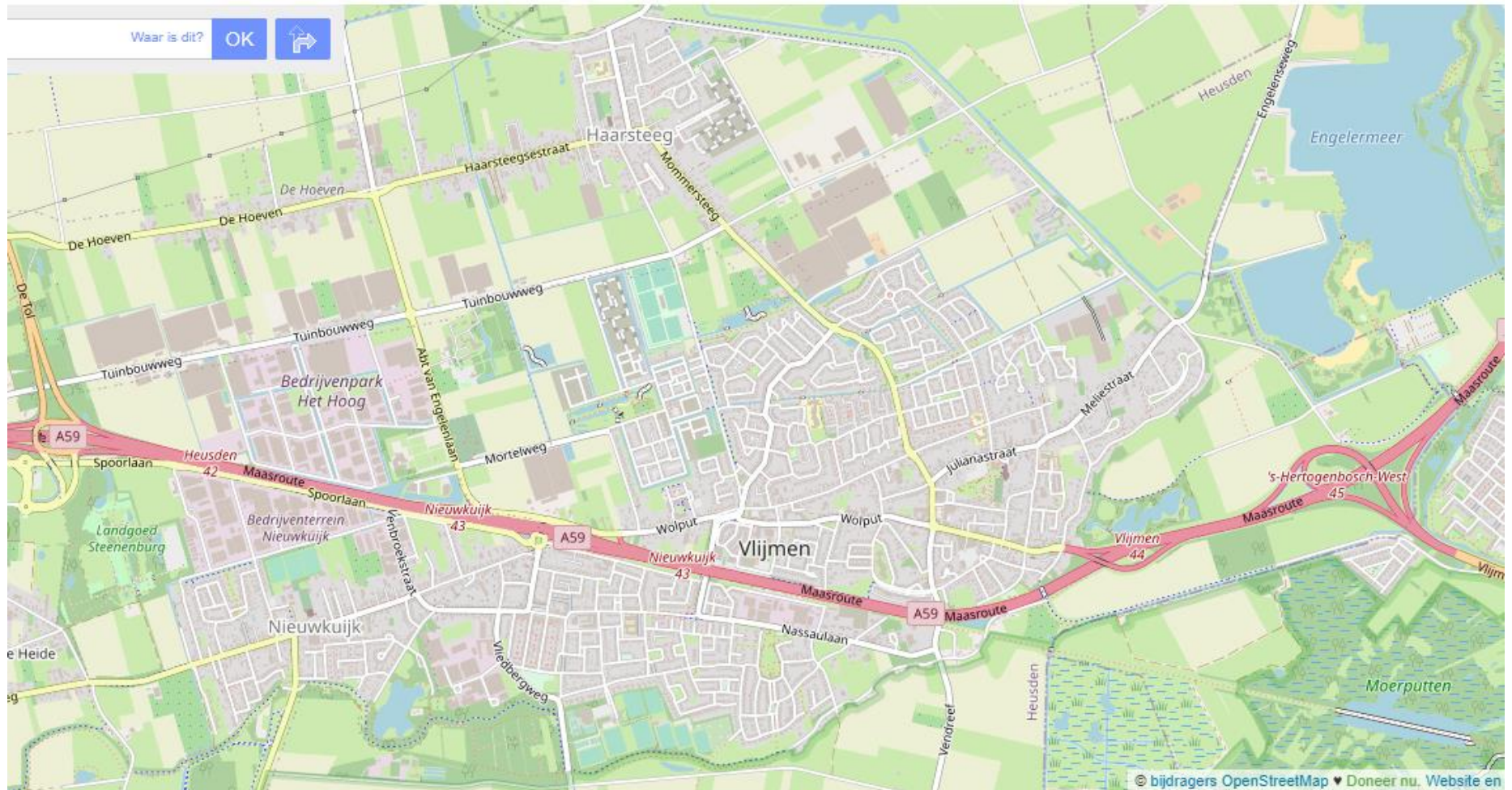
Bijlage 3: Aan-/uit-rijroutes Vlijmen: Eigen Variant

Deze tekening illustreert de wijze waarop Vlijmen ontsloten wordt met onze variant.

Bijlage 4: Infrastructuur Vlijmen bij toepassing Eigen Variant

Deze tekening geeft de aansluiting van het onderliggende wegennet via onze variant aan. Ook in deze tekening zijn de mitigerende maatregelen die overwogen worden, opgenomen, namelijk éénrichtintverkeer Verdilaan (aansluitend bij Vijfhoevenlaan) en éénrichtingverkeer in enkele straten in het centrum (zie pijltjes). De afsluiting van de Kennedybrug voor vrachtverkeer is niet ingetekend.

Tekening 4: Gebrekkige infrastructuur Vlijmen (ruimtelijke ordening)



C. Proces, Participatie van en voorlichting aan de inwoners van Vlijmen

1. Beleid gemeente Heusden

Vanaf de aanvang van het GOL-project tot op heden hebben wij als bewonersvereniging vele malen, zowel mondeling als schriftelijk, verduidelijkende vragen gesteld aan zowel het GOL-projectteam, Provinciale Staten, de gemeenteraad van Heusden, de verantwoordelijk wethouder van Heusden en verkeersdeskundigen van de gemeente Heusden. We hebben alle bijeenkomsten, georganiseerd door het GOL-projectteam, bijgewoond.

Vanaf het begin van de GOL-plannen hebben wij er bij de gemeente Heusden op aangedrongen het Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan (GVVP) te actualiseren en aan te laten sluiten bij de GOL-plannen, inclusief een volledig overzicht van de mitigerende maatregelen en de financiële consequenties daarvan. Ook enkele politieke partijen hebben de wethouder van de gemeente Heusden dringend verzocht eerst het GVVP op te stellen alvorens de GOL-plannen goed te keuren (o.a. Extra Raadsvergadering GOL, 6 december 2016).

Het beleid van de gemeente Heusden is echter steeds geweest: 'eerst de GOL-plannen goedkeuren en daarna in het GVVP de eventuele problemen oplossen'.

Onze vragen en uiting van zorgen over de aansluiting van de GOL-plannen met betrekking tot de infrastructuur van het dorp Vlijmen aan zowel Provinciale Staten, het GOL-team en de gemeente Heusden resulteerden in het 'van het kastje naar de muur gestuurd worden'.

Provinciale Staten wijst voor de aanpassing van de infrastructuur naar de gemeente Heusden en de gemeente Heusden wil niet ingaan op onze vragen alvorens de GOL-plannen definitief zijn.

Ter illustratie hierbij de zeer recente antwoorden van het Projectteam GOL, (o.a. omgevingsmanager Provincie Noord-Brabant, omgevingsmanager aannemer Mourik-Besix, projectleider openbare ruimte gemeente Heusden) op onze vragen van 9 november 2020, waaruit blijkt dat nog steeds dezelfde antwoorden herhaald worden.

Onze vraag:

In hoeverre bent u ervan overtuigd dat het onderliggende wegennet voldoende op orde is om de verkeersstromen te ontvangen die ontstaan vanuit de GOL; met name t.a.v. de verkeersveiligheid? Wat moet er nog gebeuren?

Antwoord GOL-team:

Het verkeersmodel (best beschikbare instrument voor prognoses en in beeld brengen van effecten) geeft een verwachting voor wat betreft toekomstige intensiteiten op (vooraf) geselecteerde wegvakken ook voor het onderliggend wegennet. Bandbreedtes van intensiteiten bepalen mede de functie van de weg (erftoegangsweg ET /gebiedsontsluitingsweg GOW BIBK en BUBK). Intensiteiten en weginrichting zorgen verder voor verkeersveiligheid. Wat er nog moet gebeuren in het indirecte GOL-gebied dient door de gemeente verder te worden opgepakt in het kader van het GVVP. De mitigerende maatregelen die nodig zijn binnen de gemeente Heusden n.a.v. GOL worden meegenomen in het GVVP. Op 2 zaken na waarbij het participatietraject is gestart, 'verkeer centrum Vlijmen' en de 'herinrichting Vijfhoevenlaan'. Dit om te voorkomen dat we te laat zouden zijn, als het GOL project wordt uitgevoerd.

Onze vraag

Is het helder dat de verkeersstromen op de Vijfhoevenlaan bepaald worden door o.a. de inrichting vanaf rotonde Randweg en Verlengde Vijfhoevenlaan in aansluiting op Vijfhoevenlaan en Voordijk.

Antwoord GOL-team

De inrichting van de rotonde Randweg, Verlengde Vijfhoevenlaan en "kruising met Voordijk" worden afgestemd op de geprognosticeerde intensiteiten. De genoemde wegen/wegvakken zorgen voor een goede doorstroming en worden duurzaam veilig (verkeersveilig) ingericht. De kruising met de Voordijk wordt ingericht dat alleen voetgangers en fietsers op de Voordijk kunnen oversteken.

Ook de projectleider van het 'participatietraject Vijfhoevenlaan' heeft, naar aanleiding van onze vragen over de consequenties die de diverse bestemmingsplannen hebben voor de verkeerscijfers en daaruit voortkomende noodzakelijke aanpassingen (zoals extra oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers) aan de inrichting van de Vijfhoevenlaan, aan ons laten weten, *dat pas nadát de Raad van State een uitspraak heeft gedaan over de GOL-plannen hij onze vragen zal beantwoorden.*

2. Opwaardering van de Tuinbouwweg

In het document 'Achtergrondrapport Verkeer GOL Oost / Definitief / Versie 7.0 /22 maart 2017; is op pagina 10-11 de structuurvisie Heusden: 'Ideeën voor een plek' opgenomen.

In deze structuurvisie staat als een van de actiepunten:

'het opwaarderen van de Tuinbouwweg tot een volwaardig onderdeel van de randwegenstructuur'

Het is op z'n minst 'vreemd' te noemen als deze passage voorkomt in officiële stukken, terwijl de gemeente aangeeft geenszins van plan te zijn de Tuinbouwweg tot een volwaardige aansluiting te maken.

De opwaardering van de Tuinbouwweg (inclusief Bellaard en Voorste Zeedijk) zou een grote verbetering zijn voor de spreiding van het verkeer en een betekenis geven aan de naam 'Randweg-Oost'.

3. Aanpassing mitigerende maatregel 'Kennedybrug'

In de oorspronkelijke lijst van mitigerende maatregelen (2017) staat met betrekking tot aanpassing van de Kennedybrug: *'uitbreiden brugdek van RWS tbv fietsverkeer (icm onderhoud).'* Mede op basis van de lijst met mitigerende maatregelen heeft de gemeenteraad op 16 mei 2017 ingestemd met de GOL-plannen.

In de NBZ van 15 mei 2018 is deze maatregel gewijzigd in: *'verkeersmaatregelen op de Kennedybrug'*.

In de uitvoeringsplannen van het project 'verkeer centrum Vlijmen' staat dat de Kennedybrug wordt afgesloten voor vrachtverkeer.

Hieruit blijkt dat het ontbreken van een adequaat GVVP grote gevolgen heeft voor de woonwijken grenzend aan het centrum, zie tekening 1.

4. Communicatie/participatie inwoners

Het beleid van de gemeente Heusden ten aanzien van participatie van en informatie aan de inwoners van Vlijmen over de veranderingen in hun woon- en leefomgeving, heeft geleid tot onbekendheid bij de inwoners van Vlijmen over de veranderingen die hen te wachten staan.

Opmerkelijk in dit verband zijn de volgende uitspraken tijdens de Informatievergaderingen van de gemeente Heusden:

Uitspraak van extern deskundige bureau Kragten, Den Bosch:

“Het verbaast mij dat er nogal wat bewoners zijn die niet echt weten wat er speelt op dit gebied. Het is wel belangrijk dat de nieuwe infrastructuur past bij de nieuwe structuur die ontstaat vanuit de gebiedsontwikkeling.” (bron: digitale uitzending Informatievergadering over de Mobiliteitsvisie v.d. gemeente Heusden, 14 april 2020; op ong. 26 min.)

Uitspraak projectleider GOL gemeente Heusden:

“Participatietraject bewoners Vijfhoevenlaan wordt pas gestart na uitspraak Raad van State; eerst duidelijkheid van Raad van State, omdat je anders sentimenten tegen je hebt.” (bron: digitale uitzending Informatievergadering Ruimte & Duurzaamheid, 4 maart 2020; op ong. 58 min.)

Uitspraak wethouder Openbare Ruimte/ Verkeer en Vervoer naar aanleiding van de vraag van een van de raadsleden of de wethouder contact op zou gaan nemen met de bewonersvereniging Vijfhoevenlaan: *“Ik neem pas contact op met die actiegroep na uitspraak van de Raad van State”* (bron: digitale uitzending informatievergadering ‘bestemmingsplan Maatschappelijke Voorzieningen in de Grassen, 12 mei 2020)

In juli 2020 zijn de inwoners van Vlijmen verzocht om binnen enkele maanden hun wensen in te dienen voor de inrichting van het verkeer in het centrum.

In september 2018 heeft de gemeenteraad van Heusden echter het bestemmingsplan ‘Akker/Oliemaat’ vastgesteld, waarin de inrichting van het centrum (inclusief een deel van het verkeer) wordt beschreven. Aangevuld met het feit dat de mitigerende maatregelen ook al vast lagen voor de Kennedybrug, heeft dit project een grote mate van schijnparticipatie.

5. Rol van de wethouder gemeente Heusden

In dit verband wijzen we hierbij ook nadrukkelijk terug op de rol van de wethouder van de gemeente Heusden (zie ons bezwaarschrift van 16 augustus 2018).