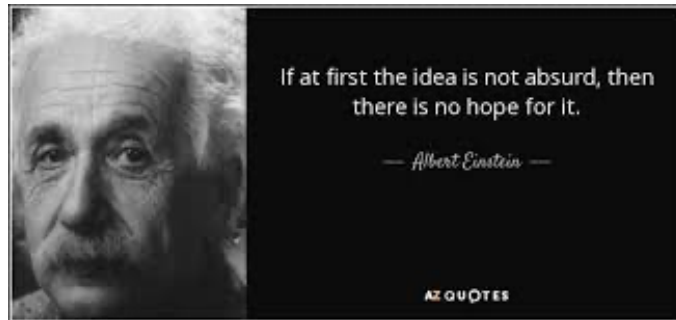


Verkeersplan centrum vlijmen

Opgelost voor een paar honderd euro



Een ABSURD simpel plan

Verkeersplan voorstel

Inhoudsopgave

Introductie	3
Inleiding.....	3
Omstandigheden.....	3
Huidige doelstelling van de Vlaemsche Hoeve	5
Huidige problemen	6
Design criteria	8
Het plan.....	9
Samengevat.....	11

Introductie

In dit hoofdstuk beschrijf ik de algemene omstandigheden en introduceer ik de website www.verkeersplanvlijmen.nl welke intussen honderden ondersteuning heeft.

Inleiding

We zijn als bewoners van Vlijmen geconfronteerd met een ontwikkeling waarbij het draagvlak zeer beperkt is. De ontwikkeling van GOL heeft er alle schijn van meer problemen te genereren dan het oplost, ik geloof niet dat de doelstelling van een betere doorstroming op de A59 wordt gehaald. Al was het alleen maar omdat het verkeer veel langer op de snelweg blijft. Het lijkt intussen veel meer een prestigeproject dan dat een daadwerkelijke oplossing.

Het verkeersprobleem ontwikkelt zich in rap tempo, enerzijds door de structuur van vlijmen (de A59 die dwars door vlijmen heen loopt), maar ook door het alsmaar doorbouwen in de laatste decennia waardoor er een schier onoplosbaar probleem is ontstaan. Nu wordt er gevraagd om als bewoners mee te denken aan een oplossing. Deze kan ook worden geïnterpreteerd als *“we hebben wel ideeën maar laten we een probleem ontwikkelen zodat er een draagvlak voor wat dan ook ontstaat”*. Dit is in hoge mate ongepast en naar mijn mening een brevet van onvermogen om een probleem te managen. Dit in combinatie met de manier van communiceren, ik ga wat verder in dit document daarop in, geeft een beeld van een lokale overheid die alsmaar luchtballonen oplaait met alle gevolgen van dien.

We staan voor het verkeersprobleem feit gesteld en daarom dien ik een plan in. Ik vertrouw erop dat dit plan op een normale manier overlegd wordt en **teruggekoppeld wordt**. Naast dit persoonlijk plan, heb ik een website opgezet www.verkeersplanvlijmen.nl voor onze wijk de Vlaemsche hoeve. En vanwege dit initiatief krijg ik letterlijk honderden! Reacties van allerlei aard. Dit plan is uitdrukkelijk op persoonlijke initiatief, maar uiteraard met enkele mensen in de wijk besproken. In een separaat document introduceer wel ons “mandaat” namens de wijk en zelfs daarbuiten. Er zijn al meer dan 200! Mensen die het huidige gecommuniceerde plan een slecht plan vinden (de animatie).

Uit elke “hoek” van Vlijmen komen opmerkingen, en niet zeldzaam zitten daar klachten bij over onze gemeentelijke ambtenaren en het volstreekte gebrek aan communicatie. Die voor alle duidelijkheid bestaat uit 2 kanten. Het publiceren van animaties en versturen van brieven is niet communiceren. Ik krijg het gevoel dat zowel binnen de politiek als bestuur, dus ook Wethouders en Burgemeester, het “betrokkenheidsgevoel” wordt gemist. Bovendien creëert deze “beeldvorming” grote onrust en directe waardeverminderingen van bijv. de huizen en appartementen op de Vlaemsche hoeven.

Omstandigheden

Dit idee voor het oplossen van het centrumverkeer is wat mij betreft plan D. Ik blijf de onder genoemde plannen zeer de voorkeur aangeven.

- Het Gol plan dat onmiddellijk zou moeten stoppen (plan A).
- Het stoppen met het verleggen van de af- en oprit van Nieuwkuijk (plan GOL), (Plan B). Waardoor andere grote mogelijkheden niet verder worden ontwikkeld.
- De mogelijk dat de Tuinbouwweg gebruikt voor ontsluiting (Plan C)

Ik ga er voor dit plan (plan D) vanuit dat het bovengenoemde al heel vaak genoemd en besproken is als een beter alternatief en ga daar derhalve verder niet op in. Het meedenken gebeurt dan ook met tegenzin. Ik blijf het onvoorstelbaar vinden dat de stortvloed van ellende over ons burgers wordt uitgestort.

De "ellende" bestaat dan grofweg uit:

- Voor een aanzienlijk aantal burgers veel meer ongemak. Dit is een logisch gevolg van meer verspreiding.
- Hoewel er op dit moment geredeneerd wordt dat er geen Stikstof en/of Fijnstof toename is, of althans nauwelijks, is dit niet waar. Uit recente onderzoeken blijkt bijv. dat banden en andere onderdelen ook fijnstof uitstoten voor een kleiner gebied. Dan is het logisch dat wanneer je door een woonwijk rijdt er wel degelijk negatieve effecten zijn
- Verkeersveiligheid, hoewel ik beseft dat de definitie erg lastig is concreet te benoemen, kan ik niet om de feitelijke omstandigheden heen dat op een aantal plaatsen in vlijmen nu verkeer wordt geleid daar waar veel kinderen 's-Morgen en 's-Middags naar school gaan. Bijv. een school als de Bussel, kruising op de Wolput zal direct een enorm toegenomen verkeer onveilige situatie ervaren. Los van het feit of dit echt zo is, veel ouders zullen dit ervaren. Je zult dan maar elke dag zitten bibberen of je kind veilig op school komt. Cijfers zeggen soms niet alles
- Er nog van tal van zaken te noemen, geluidsoverlast, roetuitstoot, vrachtwagens etc. Maar ik mag aannemen dat het beeld duidelijk is.
- De huidige cijfers weerspiegelen op geen enkele wijze de realiteit. Deze dateren uit 2010 en intussen zijn er forse gebieden bijgebouwd, Victoria Park (Haarsteeg), De Grasse, Geerpark en er zal nog veel meer gebouwd worden. Sowieso dient er een herijking te komen of meer helderheid rondom de cijfers. In deze vind ik ook dat, wanneer de cijfers nog uit 2010 stammen de RVS toch echt verkeerd voorgelicht.

Verkeersplan voorstel

Huidige doelstelling van de Vlaemsche Hoeve

De huidige doelstelling van de Vlaemsche hoeve is “erfweg”. De duiding in de GOLplannen als per besluit in Staatscourant (zie onder) als in het huidige GVVP plan zou de vlaemsche hoeve een 30km weg moeten zijn. Dit is niet het geval. Dit kan niet en ik verzoek dit per omgaande te communiceren. Maar zelfs in de GOL, daar waar vlaemsche hoeve voorkomt is er sprake van een 30km weg. Bovendien lijken veel meer wegen dit lot te hebben. Er zijn veel vragen hierom trend.

Gehoord :

Er is advies gevraagd aan de politie Brabant-Noord, district Meierij. De wettelijke verplichting tot het raadplegen van de politie komt voort uit artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. De politie geeft aan geen bezwaar te hebben tegen onderhavig besluit.

nemen gelet op het voorgaande, het volgende

BESLUIT

1. de Grote kerk, de Akker, de Sint Catharinastraat, de Vlaemsche Hoeve, de Heistraat, de Pastoriestraat, het noordelijk deel van de Pastoor van Akenstraat, de Julianastraat en de Akkerstraat op te nemen binnen een 30 km/uur zone, door het (ver)plaatsen van de borden E10 (A01) 30 (begin zone waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/u) en E11 (A02) 30 (einde zone waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/u) van bijlage I van het RVV 1990 conform bijgevoegde tekening met als kenmerk VB-2013-01.
2. De voorrangregeling op de kruisingen met de Grote kerk en de Akker op te heffen door het verwijderen van markering en bord B6 van bijlage I van het RVV 1990;
3. Het Plein en de Mgr. Van Kesselstraat (ter hoogte van het Plein) af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer door het plaatsen van bord C01 met onderbord 'uitgezonderd (brom)fietsers'.

Vlijmen, 27 maart 2013

namens het college van Heusden,

Team Ontwerpbureau Openbare Ruimte,

H.Rompen

Ik krijg het gevoel dat we als bewoners voor de gek worden gehouden.

Huidige problemen

De huidige problemen als gevolg van de aanpak om het verkeer in het centrum van Vlijmen te verbeteren het navolgende:

- Door de manier van communiceren vanuit de gemeente mbt. Het verkeersplan zijn opeens tal van ontwikkelingen in een ander daglicht komen te staan.
 - o Ruim 200 bewoners dachten mee, zo valt te lezen op de website van de gemeente. Dat is een beeldvorming die niet kan vanuit de gemeente in deze fase. Het geeft slechts een kwantitatieve waarde aan. Misschien komen die mensen wel uit oud Heusden? Dit is een zeer kwalijke zaak en mag ook zeker niet worden gecommuniceerd op deze manier. Volstrekt onduidelijk is of deze 200 mensen representatief zijn en wie of wat ze vertegenwoordigen. Zeker als dat leidt tot een animatie die door vele direct wordt gezien als “groot kanshebber”, immers “de gemeente zal dit niet zomaar communiceren” is de gedachte.
 - o Boven genoemde heeft een direct en onmiddellijk effect op bijv. huizenprijzen. Immers de kans, zo wordt beeldvormend in ieder geval ervaren dat er straks duizenden auto’s door de straat razen op slecht 2 meter afstand doet de prijs aanzienlijk dalen. Je zou toch wel dom zijn om de prijs te betalen die wordt gevraagd. Of mensen die net hier gekocht hebben, hebben wellicht veel teveel betaald.
 - o De animatie geeft te denken, ook deze werkt mee aan de beeldvorming. Zo is bijv. volstrekt onduidelijk of de Vlaamsche hoeve eenrichting verkeer word, het plein geen doorgaande verkeer meer kent of bijv. de effecten op de Nassaulaan en of de kruising bij de wolput / vlaamsche hoeve hoe dat wordt opgelost, kunnen we daar nog rechtsaf naar het plein en vervolgens dan de weg vervolgen (als het plein niet gesloten wordt).
 - o Een volledig gebrek aan bijv. de ontsluiting van de wijk van het zwembad, die nu via de patiowoningen (oude mensen) op slechts enkele meters van de voordeur wordt ontsloten. Er wordt eenzijdig gecommuniceerd en geen enkele rekening gehouden met de omstandigheden.
 - o Zelf heb ik buitengewoon grote twijfels over de wettelijke haalbaarheid om zo maar eens wat te noemen. In dit kader heb ik ook onmiddellijk de wet “wob, wet openbaar bestuur” in het leven geroepen om de onderzoeken etc. in te kunnen zien.
 - o Absolute gebrek aan communicatie vanuit de gemeente galmt door Vlijmen. Communiceren is nm. Geen 1 richtingsverkeer. Doelbewust lijkt het te zijn dat de oudere niet worden meegenomen. Zo is alleen digitaal mogelijk, daar waar veel oudere afhaken. Ondanks dit aspect al meerdere keren is aangegeven heeft ons ambtenarenkorps volstrekt lak aan onze oudere. En de politiek vindt het wel ok zo lijkt het. Of de gezondheidsaspecten, het grenst aan het ongelooflijke. Daar waar de nationale overheid, nu met corona alle zeilen bijzet, slaagt onze lokale ambtenarenkorps erin, gezamenlijk met de politiek, een gigantisch probleem in een woonwijk te creëren met als gevolg Fijnstof.
 - o Uiteraard leven er tal van andere zorgen, maar daar is dit document niet voor bedoeld. Ik wilde met bovenstaande in ieder geval wel aangeven wat de huidige bizarre situatie is.

Verkeersplan voorstel

- Uitgaande van de cijfers genoemd in “Verkeersintensiteiten GOL” kunnen we berekenen en zelfs gewoon zien dat een Nassaulaan, een Industrie weg nog “slechts” 4200 bewegingen telt (daar waar een vlaemsche hoeve, een woonwijk, ruim 5000 in potentie zou kunnen tellen, let op alleen vanaf de kennedy brug, in de cijfers is niet de 2 richtingen meegenomen, of zelfs helemaal is de vlaemsche hoeve niet meegenomen). Overigens is er nog iets raars, een kennedy brug zal 9800 bewegingen tellen, en de Nassaulaan 4200. Gaan er dan 5600 de polder in? (of de helft in geval van 2 richtingen?)

Design criteria

Om tot een goed en gedragen plan te komen zijn er een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden nodig. Ik benoem deze, ik heb hier en daar wat toegevoegd in het groen, want vreemd genoeg, voor een organisatie (Ambtenaren en Politiek) die naar het algemeen belang zou moeten kijken wordt er wel erg veel betekenis geven aan een “winkelstraat en ondernemers”, waar dan kennelijk, als logisch gevolg veel offers mogen vallen elders in Vlijmen, **omdat daarvoor geen enkele doelstelling is opgenomen**, iets wat toch in een fatsoenlijke ambtelijke omgeving niet zou mogen?

- Verkeersveiligheid op en rondom het plein moet toenemen, maar mag niet afnemen elders in vlijmen.
- Verkeer moet afnemen op het plein, maar niet (significant) toenemen elders in Vlijmen.
- Gezondheid risico's mogen niet toenemen elders als gevolg van aanpassingen verkeer plein. Uitstoot zoals CO2, Fijnstof, Stikstof of wat dan ook mag niet toenemen.
- Geluidsoverlast mag niet toenemen elders dan het plein.
- Dat, zoals op heusden.nl animatie te zien is wordt geaccepteerd dat als gevolg van verkeersarmer maken elders meer van het bovenstaande ontstaat, vind ik een volstrekt gebrek aan kennis en kunde. Ik vind het persoonlijk ronduit schokkend.
- Het wegennet moet de doelstelling hebben en het kunnen verwerken van het verkeer.

Samengevat zijn de uitgangspunten onvoldoende zoals de gemeente deze heeft geformuleerd. Het gaat volstrekt voorbij aan het “algemeen belang” dat wat toch de kerntaak is. Bovendien is er nog een grote vraag rondom de 30km zone die bij besluit en huidig GVVP plan er zou moeten zijn. De upgrade van de formele status “30km” naar de weg zoals bedoeld in de animatie is wel een heel grote stap.

Er worden in het huidige plan geen problemen opgelost, maar verlegt en nog erger gecreëerd. Het vertrouwen in de overheid, zowel de ambtenaren als politiek is niet heel groot in dit dossier. Op diverse plaatsten is er een diepe verontwaardiging en volstreekte onbegrip.

Op de volgende pagina's vindt u in mijn ogen de meest simpele plan denkbaar maar met de meeste effectiviteit.

Het plan

Het plan laat zich in de meest simpele vorm vertalen als **“Plaats een eenrichtingverkeer bord bij de Kennedy brug”**. In eerste instantie lijkt dit al te simpel zo heb ik gemerkt. Maar als er over wordt doorgepraat en cijfers worden erbij gepakt dan lijkt het plan helemaal niet zo gek. Graag ligt ik dit plan ook mondeling toe.

Van wat ik begrijp ziet de gemeente de A59 als een probleem omdat het Vlijmen splitst. Op zich ben ik daar mee eens, maar het biedt ook kansen om een echte rondweg te maken.



Ik snap dat dit plan dus in eerste aanleg **“Absurd simpel klinkt”** maar in werkelijkheid is het in mijn ogen een echte oplossing. Ik leg dit uit:

1. Op dit moment gaat er zo'n 7500 verkeersbewegingen over de Kennedy brug. Na GOL zal dat zo'n 10.000 zijn. Dat zal dan voor bijv. een Vlaamse Hoeve zo'n 6000 verkeersbewegingen betekenen. Ik ga dan uit van zo'n 30% rechts naar de Heistraat en 70% naar links de Vlaamse Hoeve op. Dan nog de discussie "wat komt van welke kant". Waardoor het cijfer wat lager zou kunnen zijn. Anderzijds zal het ook weer toenemen als gevolg van files op de A59 en cijfers dateren uit 2010, met de ontwikkeling van oa. Geerpark, Grasse en Victoria park zijn de cijfers waarschijnlijk fors hoger. Het lijkt me voor nu een reëel getal maar ik erken dat qua exacte aantallen meer onderzoek nodig is.
 - a. Waar komt dat verkeer vandaan? Omdat ik ook een bedrijf heb op de Vliedberg viel mij op dat vanuit het merendeel vanuit de Vliedberg komt. Het is ook een gewoonte om vanuit de Vliedberg even snel over de Nassaulaan naar Vlijmen te rijden. Maar dat ken met zo'n groot gemak onder de tunnel en op de terug weg over de Kennedy brug.

- b. Op de Nassaulaan, wat een Industrieterrein is (voor zover ik weet althans) met een brede ontsluitingsweg, die eigenlijk dan nauwelijks meer verkeer zal verwerken. Er zal een forse toename zijn wellicht vanuit GOL, maar een forse vermindering omdat vanuit de vliedberg geen meer verkeer zal ontstaan. Na ik vermoed zullen dat er ook zo'n 10.000 op een dag kunnen zijn. Maar het lijkt me geen gekke gedachte dat een Nassaulaan daar meer voor geschikt is dan een vlaemsche hoeve.
- c. Op de wolput komend vanuit Nieuwkuijk zal het verkeer drastisch verminderen omdat de op en afritten dicht gaan. Waardoor onder de tunnel Richting haarsteeg (die merendeel dan ook via de weg crematorium zullen rijden) en "vijfhoeven" dan via "Groen van Prinsterenlaan" ook geen opstoppingen ontstaan. Die rijden in principe nu ook die weg (het is nu verlegt naar de tunnel), dus dat zal niet meer zijn dan nu. Er is nm. Geen verschil vanaf dat punt of de afslag in Nieuwkuijk ligt of op de nieuwe locatie.
- d. Het verkeer op en rondom het plein zal drastisch verminderen omdat er een veel betere spreiding is maar ook een echte afvloeiing. Verkeer naar bijv. de vijfhoeve wordt uit het centrum gehouden.
- e. Vrachtverkeer kan over de kennedy brug blijven rijden van noord naar zuid, zodat deze niet in Vlijmen komt. Dit betekent ten opzichte van het huidige plan ook vermindering van vrachtverkeer in vlijmen.
- f. De verkeersveiligheid kan enorm worden verbeterd vanwege de vermindering van de drukte.
- g. Er zijn geen eenrichtingswegen nodig die onnodig leiden tot vergroting van risico's, nu kan er voor de akker wel een uitzondering gemaakt worden. De vraag is alleen of dit in dit plan überhaupt nodig is. Wellicht een weg versmalling op de akker in het plan ligt om meer winkelen uit te nodigen.
- h. Het verkeer wordt veel beter verspreid en blijft op wegen die daar geschikt voor zijn.
- i. In dit plan zou zelfs het plein zonder al te veel risico's kunnen worden gesloten, dan wordt echter wel de Nassaulaan uiteindelijke drukker en minder verspreiding. Nu zou de sint Catherina straat nog 2 richtingen blijven, immers er is geen noodzaak meer om 1 richting te maken. De stop ligt al op de kennedy brug.
- j. De overlast wordt geminimaliseerd, immers de meeste impact krijgt de Nassaulaan, welke al een industrie is, huizen van de vliedberg liggen veel verder van de weg. En indien er extra ontsluiting nodig is, is deze veel makkelijker op diverse plaatsten te realiseren. Hoewel ik absoluut geen voorstander van ben, zou je het verkeer zelfs kunnen leiden via de "achterkant" (de polderweg bijv. via waar vroeger de stort lag of via achterkant van de tennisbaan zodat bijv. ook het centrum vliedberg wordt ontlast).
- k. Je kunt ook een meer logischere koppeling maken naar de "oost zijde" (den bosch ontsluiting). Bijv. onder de tunnel door, langs voetbalclub haarsteeg of over de van leeuwenhoeklaan richting de grasse / den bosch oost ontsluiting. Het betreft dan een zeer beperkt aantal auto's, want de meeste zullen kiezen om de bij de kennedy brug de afslag te nemen. Wat ook in het huidige plan is opgenomen.

Verkeersplan voorstel

- I. Het is aanzienlijk veiliger om over de Kennedy brug te rijden. Immers er kan een duidelijke 1 rijstrook worden gemaakt met een goed fietspad. Dat overigens ook al ver voor- en na de brug (bedenk dat de weg omhoog loopt en veel mensen daar last van hebben), wat toch 1 van de doelstellingen was.

De Nadelen

Elk plan heeft zijn nadelen. In dit plan

- a. De mensen van de Vliedberg moeten, wanneer ze naar Vlijmen willen via de tunnel, dat is meer een "gedrags" aanpassing dan een "echte wijziging".
- b. De tunnel zal aanzienlijk drukker worden, maar daar lijkt er geen gevaar voor fietsers. Bovendien is er op het van de tunnel geen beperking, anders dan wanneer je bijv. vanaf de Vlaamse Hoeve of St. Catherina straat komt. De doorvoer lijkt aanzienlijk eenvoudiger. In principe neemt het verkeer daar niet toe, immers dat wat daar gaat rijden zou daar al zijn als men vanaf de afslag Nieuwkuijk komt.
- c. Voor een beperkt aantal mensen zal het aanpassen zijn en moeten die omrijden via de tunnel. Daar waar het tot op heden snel even via de Kennedy brug kan.

Samengevat

Na mijn mening biedt dit plan in al zijn eenvoud veel meer kansen dan bedreigingen. Het geeft een eerlijke en doordachte invulling aan de doelstellingen om Vlijmen centrum, en ik denk met enige creativiteit ook centrum Vliedberg, doordacht te ontlasten zonder woonwijken te belasten. Het maakt gebruik van een wegennet in Vlijmen die daartoe bestemd is, maar nimmer zo gebruikt.

Antoine Aarts

a.aarts@offshoresolutions.nl

10 dec. 2020

Concept plan