Rapport

Verkeerskundige beoordeling

Variantenstudie verkeer centrum Vlijmen

Maart 2021

VARIANTENSTUDIE
VERKEER CENTRUM VLIJMEN

VERKEERSKUNDIGE BEOORDELING

Opdrachtgever: bewonerscollectief Vlaemsche hoeve

2 maart 2021, versie: 1.0 (definitief)
Obligato verkeersadvies, Bob Dodemont

1. Aanleiding / inleiding

De gemeente Heusden is sinds 2020 gestart met het proces om tot een nieuw Mobiliteitsplan annex Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) te komen. Het vigerende GVVP dateert uit 2012 en is aan vernieuwing toe. Naast alle ruimtelijke, economische, demografische en autonome ontwikkelingen is vooral de realisatie van GOL-Oost een belangrijke reden om het bestaande GVVP te herzien en te updaten. Onderdeel van het GVVP betreft de specifieke verkeerssituatie in het centrum van Vlijmen. Als gevolg van het verdwijnen van aansluiting 44 (Vlijmen-dorp), verleggen van aansluiting 43 richting Kennedybrug en de komst van een nieuwe aansluiting 45 (Den Bosch-West), verandert de verkeerscirculatie in Vlijmen rigoreus en zo ook in het centrum van Vlijmen. Reden voor de gemeente Heusden om specifiek voor dit centrumgebied in het GVVP speciale aandacht te vragen. Alle beleidsuitgangspunten, berekeningen, ideeën van burgers en politiek zijn meegenomen en uiteindelijk vertaald naar een 'variantenstudie verkeer centrum Vlijmen'. Deze studie ligt thans voor in het kader van het inspraakproces als onderdeel van het GVVP.

De wijkbewoners van de Vlaemsche Hoeve maken zich zorgen over de implicaties van de verschillende varianten die voor liggen en in het bijzonder over de door het College uitgesproken voorkeursoptie 5a met éénrichtingsverkeer op een deel van de Vlaemsche Hoeve in combinatie met een rechtsaf verbod. De inhoud van de variantenstudie, gehanteerde uitgangspunten en door de bewoners geconstateerde inconsistenties in cijfers en daarop gebaseerde conclusies, zijn aanleiding geweest om een onafhankelijke beoordeling van de variantenstudie te vragen aan een deskundige. Obligato verkeersadvies is in dat kader gevraagd om de variantenstudie te beoordelen en hen te adviseren in de inspraakreactie richting de gemeente Heusden.

Deze rapportage bevat het resultaat van de gevraagde beoordeling en is gebaseerd op de rapportage van de variantenstudie zoals deze door de gemeente op de website is gepubliceerd. Achterliggende telcijfers, modelberekeningen en onderbouwingen van de scores op criteria, anders dan op de website gepubliceerd, zijn niet voor handen en daarmee ook niet betrokken in de beoordeling en conclusies.

Leeswijzer

De rapportage start met een samenvatting van de belangrijkste conclusies op grond van de uitgevoerde analyse en een aantal aanbevelingen. Vervolgens wordt ingegaan op de methodologische aspecten van de variantenstudie en beoordeling van de varianten. De situatie rond het vrachtverkeer in relatie tot de Kennedybrug en verlegde aansluiting op de A59 wordt apart beschreven. De varianten worden daarna inhoudelijk beoordeeld en aansluitend wordt ingegaan op de verkeerscijfers die zijn gepresenteerd. Tenslotte worden nog enkele aandachtpunten behandeld die betrekking hebben op het bovenliggende concept GVVP.

2. Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Na beoordeling van de variantenstudie kan op basis van de beschikbare informatie hierover, als eindconclusie worden getrokken dat deze studie van onvoldoende kwaliteit, inhoud en onderbouwing is om een gefundeerde en verantwoorde keuze te kunnen maken uit de verschillende varianten. Omdat niet expliciet gemaakt is bij welke verkeersbelasting er sprake is van een beleidsmatig gewenst 'verkeersluw centrum' kan niet beoordeeld worden of er überhaupt sprake is van een knelsituatie na realisatie van GOL (zonder aanvullende maatregelen). Daarmee dus ook niet of de voorgestelde maatregelen in de varianten noodzakelijk zijn, de juiste maatregelen bevatten én ze voldoende effectbijdrage opleveren.

De vele éénrichtingsmaatregelen die worden voorgesteld in de varianten lijken ogenschijnlijk een 'no regret' maatregel te zijn om tot een vergaand verkeersluw centrum te komen, maar hebben tegelijkertijd een belangrijk negatief effect op de extra belasting van omliggende woonomgeving door sluipverkeer, omrij-kilometers (milieueffecten) en niet in de laatste plaats de verkeersveiligheid.

De uitspraak dat de afweging over een geheel of gedeeltelijk verbod voor vrachtverkeer separaat kan worden genomen t.o.v. de variantkeuze voor het centrumgebied is inhoudelijk pertinent onjuist. Het al dan niet toegankelijk maken van de Kennedybrug voor het vrachtverkeer heeft een grote impact op de verkeerscirculatie, verkeersveiligheid en milieueffecten voor zowel het centrumgebied als geheel Vlijmen. De extra belasting van de Nassaulaan, Tunnelweg, Wolput, Sint Catharinastraat, Heistraat en Akker die dit oplevert indien de Kennedybrug (gedeeltelijk) ontoegankelijk wordt, moet worden meegenomen in de effecten die dit heeft voor zowel het centrumgebied als de rest van Vlijmen, incl. Vliedberg.

Aanbevelingen

Op grond van de bovenstaande conclusies wordt geadviseerd aan de bewoners van de Vlaemsche Hoeve om de gemeente te wijzen op de tekortkomingen van de variantenstudie en ze te bewegen **om een betere, inhoudelijke kwantitatieve uitwerking van de variantenstudie te maken**, rekening houdend met hetgeen is aangegeven in deze beoordeling. Omdat de gepresenteerde cijfers van zowel de huidige situatie 2020 als de verschillende varianten op onderdelen inconsistent en onlogisch zijn, wordt ook aanbevolen om kritisch te kijken naar de gehanteerde telcijfers en het verfijnde verkeersmodel.

Op grond van de huidige gepresenteerde cijfers en kijkend naar de referentiesituatie (GOL gerealiseerd, geen verdere maatregelen) is het de vraag of de voorgestelde (éénrichtings)-maatregelen in de verschillende varianten noodzakelijk zijn. Dit geldt dus ook voor de voorkeurs-variant 5a. De extra bijdrage die dit levert aan een verkeersluw centrum is niet overal significant en aantoonbaar noodzakelijk. Dit terwijl de bovengenoemde negatieve effecten van het éénrichtingsverkeer en de overige maatregelen in een veel groter (woon)gebied daar tegenover staan. De vraag die dit oproept is tegen welke 'kosten' voor de (woon)omgeving het acceptabel en wenselijk is om het centrumgebied vergaand autoluw te maken?

3. Methodologische aspecten variantenstudie

1. In een verkeerskundige variantenstudie is het heel gebruikelijk om als referentie de 'nul-situatie' op te nemen als basisvariant. Daarmee wordt het mogelijk om te bezien welke knelpunten deze nul-situatie veroorzaakt en geeft het bovendien input voor het ontwikkelen van varianten die oplossing moeten bieden voor die knelpunten. In dit geval is de nul-situatie een gerealiseerde GOL-Oost met de verlegde op- en afrit en realisatie van de nieuwe A59 aansluiting 45, zonder verdere maatregelen in het centrum. In de gepresenteerde variantenstudie ontbreekt deze nul-variant echter als 'variant' en worden alleen de verkeerscijfers gepresenteerd (kolom 'REF'). Daarmee wordt het én niet zichtbaar welke knelpunten de nul-variant opleveren (situatie zonder aanpassingen van de bestaande verkeerscirculatie, verboden, knips, enz.) én wordt het niet duidelijk hoe groot het probleemoplossend vermogen is van de andere varianten t.o.v. de nul-situatie. Dit maakt het onmogelijk om een goede, weloverwogen keuze te maken uit de varianten.
2. Door het ontbreken van de nul-variant in de effectbeoordeling en het dus niet expliciet in beeld hebben van de knelpunten die dit oplevert (zie vorige punt) is het zeer lastig om te beoordelen of de geschetste oplossingsvarianten ook goed zijn gekozen. Welk probleem lossen ze op? Bovendien zijn de geschetste varianten zeer onevenwichtig t.o.v. elkaar. Variant 6 bevat alleen de maatregel om éénrichtingsverkeer in te stellen op de Kennedybrug terwijl de andere varianten allerlei circulatiemaatregelen bevatten met éénrichtingsverkeer. Variant 1 wordt hierbij als 'basis-variant' gepresenteerd. Het is onduidelijk waarom het die status heeft want daardoor lijkt het al a priori vast te staan (zie variant 2 t/m 5(a)) dat het éénrichtingsverkeer op de Karrestraat, Sint Catharinastraat en Akker Oostzijde wordt uitgevoerd.
3. Het afwegingskader voor de varianten is vormgegeven in zeer abstracte en algemeen verwoorde doelstellingen. De operationalisatie van deze abstracte doelen naar concrete indicatoren waarop de varianten worden gescoord is weliswaar geprobeerd, maar echter nog steeds in abstracte, multi-interpretabele indicatoren (bijv. 'veilige leefomgeving', 'zwaar verkeer buiten de kernen', 'voetganger centraal', 'heldere en begrijpelijke verkeersstructuur'). Vraag 10 experts wat een 'heldere en begrijpelijke verkeersstructuur' is en er komen waarschijnlijk vele verschillende antwoorden. Daarmee is de score op zo'n criterium sterk afhankelijk van de interpretatie van de beoordelaar en ontstaat er een bepaalde mate van willekeur. Uit de stukken blijkt dat de variantscores zijn bepaald o.b.v. 'expert judgement' met toekenning van plusjes en minnetjes (--/-/0/+/++) aan de varianten. Dit betekent dat de beoordeling van de verschillende varianten op zeer kwalitatieve, globale en arbitraire wijze heeft plaatsgevonden.
4. De scores op de verschillende aspecten zijn niet toegelicht en gemotiveerd waardoor het onnavolgbaar is hoe een score tot stand is gekomen. Ook bij 'expert judgement' dient onderbouwd te worden wat de redeneerlijn is om tot een bepaalde score te komen en dit transparant en inzichtelijk te maken voor iedereen.
5. Geconstateerd wordt dat variant 5a niet is opgenomen in de scoretabel met plusjes en minnetjes. Het is niet vanzelfsprekend dat deze variant tot dezelfde scores leidt als variant 5. Het College heeft echter haar voorkeur uitgesproken juist voor deze variant op basis van de uitgevoerde variantenstudie. Daarmee is het onduidelijk op grond waarvan het College tot haar voorkeur is gekomen?
6. Conform de toelichting op de beoordeling is er alleen gekeken naar de verkeerskundige effecten. De inrichtingsvoorstellen worden pas later bekeken en dan alleen voor de voorkeursvariant. Dat is zeer discutabel om een 2-tal redenen:
   a. De onderlegger van het GVVP is de wegcategorisering die aangeeft welke wegen welke functie hebben in het netwerk en welke inrichtings- en gebruikskenmerken daarbij horen. Vanuit het landelijke Duurzaam Veilig beleid moeten in dat kader de functie, het gebruik en de inrichting van wegen met elkaar in evenwicht zijn. Bij het ontwerp van de maatregelen in de varianten moet deze wegcategorisering dan ook als uitgangspunt worden gehanteerd en

moet er bijv. niet a.g.v. instelling van éénrichtingsverkeer een extra belasting ontstaan op andere erfontsluitingswegen die niet bedoeld zijn voor het verwerken van grote(re) hoeveelheden verkeer in functie dan wel in inrichting.

b. De inrichtingsmaatregelen brengen uiteraard ook bepaalde kosten met zich mee die kunnen variëren tussen de verschillende varianten. De gemeente kan niet volstaan met alleen het simpel plaatsen van verkeersborden met éénrichtingsverkeer (zogenaamde 'sobere inrichting'), maar zal conform het eerdergenoemde Duurzaam Veilig principe dan ook de weginrichting daarop moeten aanpassen. Als de kosten van deze maatregelen nu nog niet becijferd zijn en daarmee de kosten/effectiviteit van de variant niet kan worden bepaald, is een goede, verantwoorde keuze uit de varianten niet mogelijk.

Resumé: gegeven de grote en diverse belangen die spelen in geheel Vlijmen en specifiek in het centrumgebied, de te verwachten (negatieve) effecten die optreden door het instellen van allerlei verboden, verkeerscirculatieaanpassingen (éénrichtingsverkeer), is de gevolgde onderzoeksaanpak van de variantenstudie ontoereikend. Een gedegen en gedetailleerde kwantitatieve benadering met een goede meso/microscopische modelanalyse en te kwantificeren indicatoren (bijv. afwikkelingskwaliteit, oversteekbaarheid, voertuigprestatie, geluidshinder en emissies) is vereist om tot een goede keuze te kunnen komen voor zowel bewoners als politiek.

4. Verbod vrachtverkeer

Het al dan niet geheel of gedeeltelijk ontoegankelijk maken van de Kennedybrug voor vrachtverkeer is verkeerskundig zeer onlogisch. Met de GOL keuze voor de verlegde op- en afrit is er een snelle, korte verbinding ontstaan voor het (vracht)verkeer komende vanaf de A59 via de Kennedybrug naar het centrumgebied van Vlijmen. De verkeershinder van vrachtverkeer kan daardoor beperkt blijven (korte verblijfstijd op het gemeentelijk wegennet) en het aantal voertuigkilometers idem (stank, trillingen, CO2/NoX). Bij een één- of tweezijdig vrachtautoverbod zal dit dus zeer nadelige effecten hebben op een groot gedeelte van Vlijmen. Omdat de bestemming van het vrachtverkeer logischerwijs niet verandert (detailhandel in centrum) zal het zware verkeer helemaal om moeten rijden via de Nassaulaan, tunnelweg, Wolput, Catharinastraat, Heistraat met alle genoemde negatieve effecten van dien.

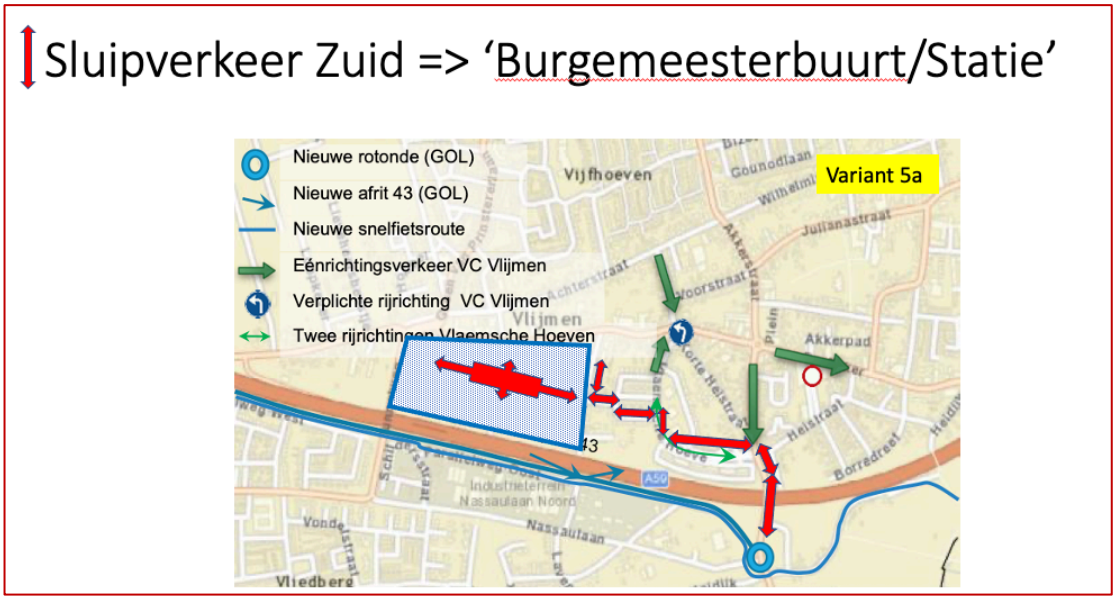
Ook voor het vrachtverkeer komende vanaf de nieuwe afrit 45 door de Vijfhoevenlaan – Mommersteeg naar het centrumgebied, zal een vrachtautoverbod op de Kennedybrug (voor de vervolgrit na het lossen) ook negatief uitwerken op omrij-kilometers, uitstoot en extra verkeersonveiligheid.

Fysieke aanpassing van de Kennedybrug om deze verkeersveilig te maken voor zowel het (vracht)autoverkeer als (brom)fietsverkeer in 2 richtingen moet onlosmakelijk verbonden aan de GOL realisatie van de verlegde op- en afritten worden meegenomen in de mitigerende maatregelen van GOL en is volledig in lijn met de GOL doelstellingen.

5. Inhoud varianten

1. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt een deel van het verkeer (tegenovergestelde richting) 'verdreven' naar andere wegen (wet van de communicerende vaten). Met de huidige beschikbare informatie wordt niet duidelijk waar dit verkeer blijft, terwijl er zeer zwaar wordt ingezet op de toepassing van éénrichtingsverkeer. Dit geldt bijv. voor verkeer dat vanaf de verlegde op- en afrit en vanuit de polder via de Vendreef naar het Noorden rijdt via de Kennedybrug naar de omgeving centrum en Vijfhoeven 2. Dit verkeer kan in variant 1 niet via de Catharinastraat rijden en zal dus via de Vlaemsche Hoeve moeten rijden. In voorkeursvariant 5a zal dit verkeer om op het Plein en achterliggend gebied te komen via de Vlaemsche Hoeve – Wolput - Looijersteeg - Achterstraat - Mommersteeg moeten rijden.

Zo zal er per herkomst- en bestemmingsgebied een nieuwe voorkeursroute ontstaan voor verkeer dat noodgedwongen haar nieuwe eigen weg gaat zoeken.
Vanuit dat werkingsmechanisme is de verwachting dat het herkomst- en bestemmingsverkeer vanaf de verlegde aansluiting 43 / Kennedybrug via de Vlaemsche Hoeve – Schout Lieshoutstraat – Schout Martinistraat naar de Burgemeestersbuurt en Statie (omgeving Zwembad) zal gaan rijden. Deze smalle woonstraten met een 100% verblijfsfunctie zijn hierop niet berekend en bovendien niet bedoeld voor recreatief verkeer naar sporthal en zwembad die Heygrave. Dit is geïllustreerd in de volgende tekening:



Omdat het zicht op dit soort verkeerscirculatie wijzigingen en de mate van ongewenstheid daarvan niet goed kan worden overzien, is de eerdergenoemde modelstudie essentieel om de verdrijvingseffecten te kunnen bepalen, analyseren en beoordelen.

2. Uit de bijlage met resultaten van het verkeersmodel wordt duidelijk dat de verkeersintensiteit op de Vlaemsche Hoeve, afhankelijk van de te kiezen variant, varieert van 2700 – 4700 mvt/etmaal. In de voorkeursvariant 5a is dat 3000 motorvoertuigen (mvt)/etmaal. In vergelijking met de huidige intensiteit (zelf geschat op 500-600 mvt/etmaal in 2020 bij het ontbreken van verkeerstelcijfers) is dat een toename van minimaal 500%! Dit zal voor de bewoners duidelijk merkbaar zijn in toename van geluid, uitstoot van CO2 / NoX, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Door verlegging van de aansluiting 43 van Nieuwkuijk naar Vlijmen centrum (GOL-Oost voorkeurskeuze) in combinatie met het éénrichtingsverkeer op de Sint Catharinatstraat, krijgt de Vlaemsche Hoeve een belangrijke nieuwe functie voor doorgaand verkeer.
3. Het wordt vanuit de beschikbare informatie niet duidelijk waarom in alle varianten op de Sint Catharinastraat éénrichtingsverkeer moet worden ingesteld. Het wegprofiel en de inrichting van deze weg voldoet om hier het bestemmingsverkeer in 2 richtingen over af te wikkelen tussen de Kennedybrug en het centrum. Dit is bovendien de meest directe, kortste verbinding voor dit verkeer en een logische route. Het voorkomt ook onnodige sluipverkeer bewegingen door de woongebieden (zie punt 1). Daarmee voldoet variant 5a dus niet aan het aan het gestelde criterium van 'heldere en begrijpelijke verkeersstructuur'.
4. Het instellen van éénrichtingsverkeer in de Karrestraat kan negatief uitpakken voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. De Karrestraat is een bekende en drukke route voor schoolgaand fietsverkeer (Wilgen/Vijfhoeven/Bussel) met kwetsbare, onervaren verkeersdeelnemers van groep 1 t/m 8. Door het éénrichtingsverkeer bestaat het risico dat het autoverkeer harder door de straat rijdt en geen rekening houdt met tegemoetkomend fietsverkeer. Dit schoolgaande fietsverkeer zal vervolgens ook op de Achterstraat te maken krijgen met het extra omrij-verkeer richting centrum met bijbehorend gedrag.
5. In variant 5a wordt op een klein gedeelte van de Vlaemsche Hoeve éénrichtingsverkeer ingesteld en wordt op de kruising met de Akker een rechtsaf verbod ingesteld, met grote omrij-verliezen tot gevolg. De vraag is hoe deze maatregelen in de praktijk te handhaven zijn, wetende dat voor een bepaalde groep automobilisten de verleiding groot zal zijn om dit te negeren. Beschikbare handhavingscapaciteit van politie zal naar verwachting zeer gering zijn om hierop toe te zien.

6. Er wordt in de varianten steeds gesproken over het ‘meer ruimte geven voor fietsers en voetgangers in de St Catharinastraat’. Het is onduidelijk of, wat en hoe groot het probleem is in zowel de huidige situatie als in de situatie na aanleg van GOL Oost (REF). De fietsaantallen zijn niet enorm hoog en bovendien is er in het dwarsprofiel voldoende ruimte voor het comfortabel en veilig kunnen fietsen. De aansluiting op de snelfietsroute naar Den Bosch wordt specifiek ook als argument aangehaald. Naar verwachting zal deze maar beperkt worden gebruikt omdat fietsverkeer te allen tijde de kortste route zal kiezen en ook andere opties heeft vanuit het centrumgebied richting Den Bosch.
   Voor de kwetsbare groep voetgangers is er aan beide zijden van de Catharinastraat een trottoir aanwezig met voldoende breedte om veilig en comfortabel te kunnen lopen.
7. In variant 5 kan bevoorradingsverkeer van de Oliemaat en omgeving alleen maar richting het Westen via de Vlaemsche Hoeve. Deze weg is daar niet geschikt voor (functie + inrichting) en bovendien heeft de kruising van de Vlaemsche Hoeve met de Wolput te veel dwangpunten door de nabije bebouwing om de manoeuvre goed en veilig te kunnen maken met trekker-oplegger combinaties (draaicirkel/veeglijnen). Bovendien is het beperkte uitzicht op deze kruising al een bestaand verkeersveiligheidsprobleem voor zowel autoverkeer als (jeugdig) fietsverkeer. Dit pleit zoals al eerder benoemd voor het toegankelijk laten van de Kennedybrug voor vrachtverkeer en het in 2 richtingen toegankelijk laten van de Sint Catharinastraat. Bijkomend voordeel is dat de rotonde op het plein wel gedimensioneerd is op de manoeuvres van het vrachtverkeer.
8. Alle varianten die uitgaan van een vrachtwagenverbod of éénrichtingsverkeer op de Kennedybrug zijn uiterst discutabel omdat een korte, directe 2-zijdige verbinding tussen de verlengde op- en afrit en het centrumgebied fundamenteel bijdraagt aan het beperken van de hinder in het centrumgebied en rest van Vlijmen (zie ook hoofdstuk 4).
9. Het afsluiten van de Oliemaat komt in alle varianten voor, is daardoor niet onderscheidend en bovendien een ‘no-regret maatregel’ om sluipverkeer te voorkomen en de verkeersveiligheid voor het winkelverkeer te vergroten. Deze maatregel zou dan ook al per direct uitgevoerd kunnen worden. Voor bevoorrading door winkeliers kan eventueel een vergunning worden afgegeven.
10. Het is niet logisch om voor alle varianten tot een score + te komen voor het beoordelings-criterium ‘zwaar verkeer buiten de kernen’. Dit wetende dat in een aantal varianten de toegang tot de Kennedybrug voor vrachtverkeer geheel of gedeeltelijk wordt verboden. In die gevallen moet het vrachtverkeer aanzienlijk omrijden via andere wegen in de kern en neemt dus de verblijfstijd, verkeersbelasting, verkeersonveiligheid, geluidshinder en emissies alleen maar toe!
11. Waarom wordt op het criterium ‘bereikbare dorpskernen’ in variant 1 gelijk gescoord (+) t.o.v. variant 6 (+), wetende dat in variant 1 er uitgebreid met instelling van éénrichtingsverkeer in het centrum wordt ingegrepen in de verkeerscirculatie en er extra omrij-tijd en -kilometers ontstaan in het centrumgebied. Dit terwijl variant 6 alleen bestaat uit éénrichtingsverkeer op de Kennedybrug?
12. In algemene zin kan worden opgemerkt dat de verkeerssituatie in het centrumgebied niet alleen in relatie tot de verlegde aansluiting 43 moet worden bezien, maar tevens in relatie tot die van de nieuwe aansluiting 45. Afhankelijk van het toekomstig functioneren van beide nieuwe aansluitingen zullen deze als communicerende vaten werken ten opzichte van elkaar en de belasting van het aangrenzende wegennet bepalen. Omdat de discussie en participatie over de verdere invulling van aansluiting 45 nog moet starten is het dan ook zinvol om dit raakvlak expliciet te borgen in het vervolgproces gericht op het centrumgebied.

6. Verkeers(model)cijfers

1. De verkeerscijfers in de bijlage zijn in de huidige vorm niet goed te beoordelen. Gaat het om motorvoertuigen per etmaal, hoe groot is het aandeel vrachtverkeer, welk planjaar betreft het, welke bron is gebruikt? Zo'n tabel presenteren zonder legenda is niet erg zorgvuldig en geeft veel risico op verkeerde interpretatie! Er wordt bovendien maar 1 cijferset gepresenteerd voor planjaar 2030? Om de 'robuustheid' van de maatregelen te kunnen beoordelen tussen de varianten is het wenselijk om ook nog een cijferset te presenteren voor bijv. planjaar +10 (2040).
2. Er worden in de tabel behorende bij de presentatie van de alternatieven studie geen verkeerscijfers gepresenteerd van de huidige situatie (2020) vòòr GOL. Vreemd genoeg staat elders op de gemeentelijke website een vergelijkbare tabel zoals in de variantenstudie opgenomen, waar de cijfers van 2020 wél in zijn opgenomen? Uit de toelichting behorende bij deze 2020 cijfers blijkt dat deze afkomstig zijn uit een verkeersmodel van 2010 en vervolgens met 1% jaarlijkse mobiliteitsgroei zijn geëxtrapoleerd naar 2020. Bovendien wordt aangegeven dat er voor de Vlaemsche Hoeve helemaal geen modelcijfers voor 2010 beschikbaar zijn. De 2020 cijfers die de gemeente heeft gepresenteerd zijn dus zeer onbetrouwbaar en maken dat het ook haast onmogelijk is om de cijfers van de varianten goed in perspectief te kunnen plaatsen. Recente feitelijke telcijfers (2018/2019) van het centrumgebied zijn blijkbaar niet voorhanden, maar wel noodzakelijk om de huidige situatie goed in beeld te kunnen brengen. Het is dus noodzakelijk dat de gemeente alsnog een verkeerstelprogramma uit laat voeren op een aantal wegen in en in de omgeving van het centrumgebied.
3. Een basisjaar van een verkeersmodel loopt i.v.m. de beschikbaarheid van telgegevens vaak een paar jaar achter t.o.v. het lopende jaar. Echter in de periode 2010-2020 zijn de verkeerspatronen en autonome mobiliteitsontwikkelingen zodanig geweest in Vlijmen en omgeving (denk aan de woningbouw van de Grassen, Geerpark, Victory Haarsteeg en Vliedberg (Santberg, Industriestraat, Zuiderpark) dat een 'eenvoudige' extrapolatie vanuit het basisjaar 2010 niet goed mogelijk is. Het herkomst-bestemmingspatroon is namelijk wezenlijk veranderd in die periode. Dit werkt ook door in het toekomstjaar van het verkeersmodel, omdat de sociaal-economische ontwikkelingen, netwerkontwikkelingen en mobiliteitsgroei als een verandering op het basisjaar worden doorberekend. De automatrix voor het basisjaar zal daardoor naar verwachting onvoldoende kwalitatief beschrijvend zijn. Die kwaliteitsbeperking neem je daarmee automatisch naar je toekomstjaar en beïnvloedt vervolgens in belangrijke mate de geprognosticeerde cijfers die bepalend zijn voor de analyse van capaciteitsknelpunten en het oplossend vermogen van maatregelen die op grond van die knelpunten worden voorgesteld. Het totaal wordt er bovendien niet veel beter van als er vanuit de GOL- studie combinaties zijn gemaakt uit verschillende soorten modellen (NRM, stadsregionale modellen) van verschillende jaartallen die daarna ook nog eens zijn verfijnd en beperkt gestoeld zijn op feitelijke telcijfers voor de modelkalibratie.
4. De verkeerscijfers zijn etmaalcijfers en geven daarmee een indicatie van de verkeersvraag. Om inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling en eventuele knelpunten met wachtrijvorming bij rotondes, kruisingen e.d. zijn spitscijfers nodig. De gesuggereerde meso/microscopische modeltoepassing die gehanteerd zou moeten worden, kan dit inzicht opleveren. Zeker in zo'n klein compact centrumgebied met voorgestelde éénrichtingsvarianten is het evenwicht in verkeersafwikkeling zeer fragiel en vraagt daarom om een gedetailleerde modelanalyse waarbij ook de kruispuntweerstanden gedetailleerd moeten worden gemodelleerd. Bij de GOL studie heeft dat bijv. ook opgeleverd dat het initiële ontwerp van de rotonde bij de Vendreef onvoldoende afwikkelingscapaciteit had in de spitsperiode. Bij gebruik van alleen etmaalcijfers komen dit soort knelpunten niet naar boven. In de GOL-studie is weliswaar op kruispuntniveau gedetailleerd gekeken naar de afwikkelingscapaciteit van een aantal punten in het

centrumgebied (rotonde verkenner, Vissim, Cocon) maar dat is gedaan met het niet verfijnde model en zonder de éénrichtingsmaatregelen en daarmee beperkt in zeggingskracht.

5. De gepresenteerde verkeerscijfers zijn op onderdelen niet plausibel en logisch te verklaren i.r.t. de maatregelen in de varianten. Zo is de etmaalintensiteit in variant 4 op de Vlaemsche Hoeve 3400 mvt/etmaal en bij variant 5 met éénrichtingsverkeer 2700 mvt/etmaal. Dit scheelt maar 700 mvt/etmaal terwijl alle Noord-Zuid verkeer niet meer mogelijk is a.g.v. het éénrichtingsverkeer? Ook levert het instellen van éénrichtingsverkeer op de Kennedybrug als enige maatregel (variant 6) t.o.v. de referentiesituatie (= niets doen) een vreemd intensiteitsverschil op. Men zou mogen verwachten dat het éénrichtingsverkeer tot ongeveer een halvering van verkeer zou leiden (op etmaal basis). De intensiteit neemt echter af van 9400 naar 3100 mvt/etmaal (ipv +/- 4500 mvt/etmaal). Dit onevenwichtigheid is niet logisch te verklaren en bovendien niet te achterhalen waar dit verkeer vervolgens blijft.
6. De verkeerscijfers uit het GOL-model komen niet helemaal overeen met de cijfers van het verkeersmodel dat verfijnd is voor het centrumgebied. Op zich is dat logisch en verklaarbaar indien dezelfde hoeveelheid verkeer over een fijner modelnetwerk met meer zones en voedingspunten wordt verdeeld in het centrumgebied zelf. Op de Kennedybrug als inprikker van het centrumgebied kan de doorgevoerde verfijning in principe geen effect hebben op de verkeersintensiteit (al het verkeer kan alleen maar over de Kennedybrug in zowel een grof als fijn model voor het centrumgebied). Het is dan ook vreemd dat de intensiteit hier conform GOL modeluitkomsten 9800 mvt/uur bedraagt (fase 1 plus) en conform de tabel uit de variantenstudie 9400 mvt/etmaal?

6. Concept mobiliteitsplan / Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

1. Wat opvalt in het GVVP is dat er geen concrete beschrijving is van de toekomstig te verwachten verkeerssituatie in 2030 gelieerd aan de ambities en speerpunten die zijn benoemd. Het wordt daarmee niet duidelijk of beleidsmatige knelpunten die er al in 2020 zijn ook in 2030 nog aanwezig zijn, al dan niet toenemen en in welke mate. Ook wordt niet expliciet gemaakt welke nieuwe knelpunten zullen optreden in de periode 2020-2030. Ook is onbekend of er een kwantitatieve knelpuntanalyse heeft plaatsgevonden voor heden (2021) en de toekomst (2030). Daarmee is de relatie met maatregelen ook moeilijk te leggen en wekt het de schijn van een bottom-up benadering. Bovendien wordt het hierdoor lastig om maatregelen te prioriteren, want wat is nu de top 10 of 20 met grootste knelpunten en wat is het oplossend vermogen van de voorgestelde maatregelen?
2. In vergelijking met het vorige, vigerende GVVP uit 2012 is het nieuwe concept GVVP veel minder uitgebreid en informatief. In het vorige GVVP is er veel dieper en concreter ingegaan op inhoudelijke zaken zoals verkeersveiligheid, geluidhinder en weginrichting en de onderbouwing van de uiteindelijke maatregelen. In het voorliggende nieuwe concept GVVP wordt veel meer ingegaan op het proces en bovenliggende algemene en abstracte gedeelte met ambities en beleidsuitgangspunten. Daarmee is er veel minder ruimte benut om concreet in te gaan op de inhoud (zie ook punt 1.) en een logische verband te leggen tussen knelpunten en maatregelen.
3. Er zijn grootse ideeën, plannen en speerpunten die uiteindelijk uitmonden in een 55-tal maatregelen. Dit verdeeld over een 5-tal ambities. Daarmee worden hoge verwachtingen gewekt richting inwoners van de gemeente Heusden voor de komende jaren in aanpak van knelpunten op zeer uiteenlopend gebied. Uit de verstrekte informatie wordt niet duidelijk of dit plan ook is doorgerekend op financiële consequenties. Daarmee is de maakbaarheid en dus het realisme van dit plan dus onduidelijk. Uitgaande van de € 200.000,= budgetreservering die de gemeente opneemt in haar jaarlijkse begroting, is het te verwachten dat dit een enorme mismatch oplevert met de feitelijke kosten van de voorgenomen maatregelen.
4. De variantenstudie wordt gelijktijdig met het concept GVVP gepresenteerd door de gemeente en doorlopen gelijktijdig het inspraaktraject. Op zich logisch omdat het centrumgebied van Vlijmen onderdeel uitmaakt van het gemeente brede verkeer- en vervoersysteem en de bovenliggende mobiliteitsvisie. Echter in het GVVP wordt zeer beperkt op het centrum van Vlijmen ingegaan en wordt de relatie met de bovenliggende visie- en beleidsuitwerking niet expliciet gelegd. De variantenstudie wordt bovendien niet genoemd?

Nieuwe verkeerscirculatie Vlijmen Centrum
Na realisatie van de maatregelen uit GOL ontstaat een geheel nieuwe situatie in Vlijmen. Nu vormt De Akker en Grote Kerk nog een verbinding met afrit 44 van de A59. Na realisatie van GOL vervalt deze op- en afrit. Het verkeer vanuit Vlijmen kan dan via de Vijfhoevenlaan naar afrit 45 of via de Kennedybrug naar de nieuwe op- en afrit ter hoogte van bedrijventerrein Nassaulaan (afrit 43). Deze nieuwe situatie maakt het mogelijk om Vlijmen een langverwacht verkeersluw centrum te geven. Hiervoor zijn nog wel een aantal aanvullende maatregelen nodig, met name om te voorkomen dat verkeer van en naar afrit 43 door het centrum van Vlijmen gaat rijden. Hiervoor stellen we in een aantal straten éénrichtingsverkeer in, zoals aangegeven op afbeelding 4.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:	
1B.01	Nieuwe verkeerscirculatie Vlijmen Centrum

5. Opvallend is dat in het vorige GVVP er veel aandacht was voor de wegcategorisering en uitwerking van inrichtingsmaatregelen behorende bij deze categorisering. Zo werd er bijv. onderscheid gemaakt tussen een erftoegangsweg type I en type II. Door het verdwijnen van het typeonderscheid voor de erftoegangsweg wordt niet duidelijk gemaakt wat de consequenties hiervan zijn voor de inrichtingseisen. Dit is wel wezenlijk gegeven de ambitie van de gemeente om wegen 'af te waarderen' van 50km/u naar 30 km/u. Niet in de laatste plaats vanwege de hiermee gemoeide kosten, ervan uitgaande dat de gemeente zich niet kan beperken tot een 'sobere inrichting' met alleen een bordje en marginale maatregelen om de snelheid te reguleren (zie ook punt 3). Dat is namelijk in strijd met het landelijke Duurzaam Veilig gedachtengoed.