

Geacht College van de gemeente Vught,

De gemeente is van mening dat het beleveren van de grootste winkels in het nieuwe Centrumplan Oost, zal moeten plaatsvinden in het hofje achter de huidige Zeeman winkel. Hiervoor moeten de vrachtwagens, tot 18 meter lang, door de Raadhuisstraat, over de Heuvel het hofje in. Uitrijden zal dan gaan opnieuw over de Heuvel vervolgens via Ploegstraat, linksaf door de Vliertstraat naar de Secr. Van Rooijstraat.

Meer en meer streven lokale overheden er naar om vrachtverkeer te weren uit dorps- en stadskernen. Voorwaarde om dit bereiken is de verkeersveiligheid inclusief bevoorradingsroutes bij de planontwikkeling op de eerste plaats te stellen. Dit kan door voorafgaand aan de planontwikkeling eisen op het gebied van verkeersveiligheid op te leggen aan de projectontwikkelaar. Deze eisen dienen zoveel mogelijk aan te sluiten op de te verwachten verkeersstromen.

De gemeente Vught laat een winkelcentrum ontwikkelen waar de vrachtwagens tot in het centrum moeten rijden om te kunnen lossen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van straten met winkels en terrassen, waar bezoekers, voetgangers en fietsers zich veilig wanen. Zeker in een gemeente als Vught met vele kwetsbare inwoners zoals ouderen en slechtzienden, lijkt dit risicovol. Kortom verkeersveiligheid en de te nemen maatregelen worden pas in beschouwing genomen nadat het plan is uitontwikkeld.

Op dit moment vinden er wekelijks verkeersincidenten plaats in de Raadhuisstraat, Ploegstraat en Vliertstraat, de beoogde aan- en uitrij-routes voor het vrachtverkeer. Vrachtwagens rijden zich klem in de bocht bij de Heuvel, bijna-ongelukken zijn dagelijkse kost, in het bijzonder met fietsers en winkelend publiek, verkeersinfarcten in de Vliertstraat, vrachtwagens die uit nood vanaf de Secr. Van Rooijstraat proberen achterwaarts de Vliertstraat in te rijden om zo de Jumbo te bereiken. De verkeerssituatie in het centrum is dus nu al onveilig.

In de periode van 2016 tot vandaag zijn diverse besluiten van de gemeente zichtbaar geworden die alle erop wijzen dat de beleveringslocatie en route al jaren vast staat en dat gesprekken met belanghebbenden nutteloos waren. Hierbij een kort overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen:

Omwonenden uiten vroegtijdig hun zorgen

In november 2016 is de burgemeester al geïnformeerd over zorgen die omwonenden aan de Raadhuisstraat hebben over het plan om een groot deel van de belevering van de nieuwe en vergrote Albert Heijn, Hema en Zeeman door de Raadhuisstraat en over de Heuvel te laten plaatsvinden. Grootste zorg was dat vrachtwagens achteruitrijdend het bevoorradingshofje in moesten rijden om de winkels te kunnen bevoorraden. Dwars door een gebied waar zich voetgangers, fietsers en auto's bevonden.

Op verzoek van omwonenden heeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) en later op verzoek van de projectontwikkelaar het gerenommeerde bureau Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar deze oplossing. Zowel VVN als Goudappel Coffeng kwamen tot de conclusie dat de situatie met achteruitrijdende vrachtwagens in het beoogde gebied niet veilig te maken viel. Ondanks het feit dat de gemeente vol hield/houdt dat het gebied wel veilig te maken was heeft de eigenaar van het winkelcentrum zijn conclusie getrokken en het plan teruggetrokken.

In de aanloop van het in het voorjaar 2019 gepresenteerde nieuwe plan hebben omwonenden er bij de burgemeester op aangedrongen om de verkeerssituatie tijdig bij de planontwikkeling te betrekken. De burgemeester meldde dat verschillende opties nog zouden worden onderzocht en vergeleken. Uit notulen van een Stuurgroep CPO bijeenkomst (verkregen na een WOB procedure via de rechter) is inmiddels duidelijk geworden dat de door de projectontwikkelaar aangedragen meest veilige oplossing voor de bevoorrading in die vergadering door de burgemeester is afgewezen. Reden zou zijn dat het college geen vrachtverkeer op het nieuwe parkeerterrein (Ploegveld/Baron van Hovellplein) wil hebben.

Inmiddels wordt het steeds duidelijker dat het hofje achter de huidige Zeeman winkel de centrale afleverplaats wordt, geschikt voor het afhandelen van grote vrachtwagens, zelfs twee tegelijk met nog een wachtplaats voor een derde.

Ook wordt duidelijk dat de gemeente er inmiddels vanuit gaat dat men accepteert dat er toch vrachtwagens zullen komen op het parkeerterrein Ploegveld/ Baron van Hovellplein.

Ontwerp- en uitvoeringsovereenkomst met projectontwikkelaar

De gemeente had voor het vorige ontwerp, waarbij de vrachtwagens achterwaarts over de Heuvel het hofje in zouden rijden, een Raam- en Realisatieovereenkomst gesloten met de projectontwikkelaar (28 augustus 2017). In deze overeenkomst wordt o.a. geregeld wat de projectontwikkelaar zal gaan realiseren, de planning, wat de gemeente moet voorbereiden en inrichten en wat de projectontwikkelaar betaalt voor de grond, evenals infrastructurele werken zoals aanpassing parkeerterrein Ploegveld, bochten etc.

In deze overeenkomst is vastgelegd dat het ontwerp moest uitgaan van beleving in het hofje. Navraag bij de projectontwikkelaar leverde op dat deze eis door de gemeente is afgedwongen. Dat betekent dat de gemeente heeft bepaald dat vrachtverkeer tot in het centrum zou moeten rijden om te lossen.

Na het terugtrekken van het vorige ontwerp is deze Raam- en Realisatieovereenkomst komen te vervallen. Navraag bij de gemeente leverde op dat voor het nieuwe CPO plan een nieuwe overeenkomst nog niet is gesloten (informatie medio november).

Onderzoeksvraag verkeersveiligheid

De status van het al 2 jaar geleden door de gemeente toegezegde verkeersveiligheidsonderzoek is niet duidelijk. Of het onderzoek al is gestart en of er duidelijkheid bestaat over aantallen vrachtwagens en veiligheid is niet bekend. Op de meermaals opgevraagde analyse van de aantallen, grootte en levertijdstoppen van de vrachtwagen wordt niet gereageerd. Recentelijk hebben er metingen plaatsgevonden van het verkeer op de Raadhuisstraat, maar niet duidelijk is waarvoor deze metingen dienen. Als deze meting een goed zicht moet opleveren van de te verwachten verkeersstromen dan is al duidelijk dat deze resultaten onvolledig zullen zijn, immers de verkeersbewegingen op het Ploegveld en die bij de Jumbo in de Vlietstraat zijn niet meegenomen.

Wel heeft de gemeente het beloofde verkeersveiligheidsonderzoek ingeleid, waarbij alleen de bewoners van het appartementencomplex Vughtse Hart mochten participeren bij het vaststellen van de onderzoeksvraag.

Het commentaar van omwonenden was duidelijk:

- “de gemeente stelt een onderzoeksopzet voor die elk door de gemeente gewenste resultaat gaat opleveren;
- metingen die de basis van het onderzoek moeten bieden zijn aantoonbaar onvolledig;
- het gebied dat onderzocht zal gaan worden is beperkt tot de Raadhuisstraat en het bevoorradingshofje. Daardoor te beperkt aangezien ook de vrachtwagens voor de Jumbo en andere winkels gebruik gaan maken van de aan- en uitrijroutes.”

De gemeente heeft na 10 weken (inclusief een herinnering) na het indienen van het commentaar van de omwonenden op de onderzoeksvraag, nog geen antwoord gegeven, terwijl de voorbereidingen op volle toeren draaien.

Gemeente is gestart met de voorbereidingen op eigen kosten.

Zonder dat er een getekende nieuwe Raam- en Realisatieovereenkomst bestaat tussen de projectontwikkelaar en de gemeente, zonder dat er een ontwerp voor het gehele winkelcentrum beschikbaar is, zonder de resultaten uit het verkeersveiligheidsonderzoek en zonder dat er zelfs een omgevingsvergunningsaanvraag loopt, investeert de gemeente uit eigen middelen in het verleggen van kabels en buizen, verplaatsen van de bushalte en de herinrichting van het Ploegveld en Dr. Hillenstraat.

VughtParticipeert stelt u daarbij de volgende vragen:

1. Wanneer heeft de gemeente voor het eerst besloten de beleving in het hofje te laten plaatsvinden, welke onderzoeksrapporten zijn daarvoor gemaakt en welke opties zijn daarbij onderzocht, welke criteria zijn bij de vergelijking gehanteerd en op basis van welke essentiële overwegingen en door wie is hiervoor besloten?
2. Waarom heeft gemeente meermaals bevestigd dat alle opties voor belevingslocatie en route open stonden en onderzocht waren/zullen worden terwijl er al op 28 augustus 2017 een Raam- en Realisatie-overeenkomst met de projectontwikkelaar was aangegaan waarin de beleving in het hofje contractueel was vastgelegd?
3. Waarom verplicht de gemeente de projectontwikkelaar een ontwerp en uitvoeringsplan van het Centrumplan Oost te maken, waarbij de vrachtauto's tot in het hart van het centrum moeten komen om te bevoorraden? Wat zijn de precieze argumenten om voor beleving via het Hofje te kiezen?
4. Waarom stimuleert de gemeente de route Raadhuisstraat-Heuvel-Ploegstraat-Vliertstraat:
 - a. als zij kan verwachten dat deze route ook zal worden genomen door alle vrachtwagens die als doel de Jumbo-ingang aan de Vliertstraat hebben, waardoor de regelmatige opstoppen daar zullen leiden tot

een verkeersinfarct, dat niet alleen vrachtwagens maar ook bezoekers van de winkels in de file zet?

- b. de veiligheid van winkelend publiek in Raadhuisstraat, Heuvel, Ploegstraat en Vliertstraat in de waagschaal stelt en daarmee de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum voor ondernemers en bezoekers afneemt?
- c. door meer vrachtwagens meer onnodige geluidsoverlast en luchtverontreiniging wordt gecreëerd?
- d. de zekerheid voor een tijdige aankomst en vertrek van vrachtauto's afneemt waardoor de, vaak strakke, planning van het beleveringsnetwerk in gevaar komt en de commerciële aantrekkelijkheid van het winkelcentrum afneemt?
- e. terwijl de gemeente Dura Vermeer toegestaan heeft bij het ontwerp en de bouw van het Centrumplan West uit te gaan van een rustige straat waarvoor met verminderde geluidsisolatie kon worden volstaan?

Wij verzoeken de gemeente stelling te nemen tegen alle punten a t/m e.

- 5. Waarom heeft de burgemeester een voorstel van de projectontwikkelaar voor een alternatieve bevoorradingsroute via het parkeerterrein Ploegveld ("nieuwe, korte route"), zoals reeds in november 2016 voorgesteld door omwonenden, gefrustreerd (Gespreksnotitie Stuurgroep Centrumplan Oost d.d. 13 juli 2018)?
- 6. Waarom laat de gemeente pas nu een verkeersveiligheidsonderzoek doen terwijl het eerste ontwerp op basis van verkeersveiligheid van tafel moest? Is het niet logischer eerst de verkeersveiligheid en routing van de bevoorrading te onderzoeken en deze resultaten als uitgangspunten voor de ontwerp te gebruiken?
- 7. Waarom is pas op 5 september 2019 een concept onderzoeksvraag voor het verkeersveiligheidsonderzoek voor commentaar uitgegaan aan omwonenden, terwijl op dat moment de ombouw van het Ploegveld al in gang was gezet en de onderzoeksresultaten daarmee onbruikbaar zouden worden?
- 8. Waarom is er nog geen antwoord gegeven op de commentaren van omwonenden op de conceptonderzoeksvraag verkeersveiligheid?
- 9. Waarom worden hier niet de gebruikelijke antwoordtijden gerespecteerd en moest de gemeente op 12 november opnieuw gevraagd worden om een reactie op de ingediende commentaren, terwijl de door de burgemeester aangegeven interne richtlijn is dat brieven binnen 3 dagen worden beantwoord?

Tenslotte:

De Vereniging VughtParticipeert zou graag op korte termijn haar leden over uw antwoorden willen informeren. Wij nemen aan dat ook u de noodzaak ziet de inwoners van Vught zo snel mogelijk te informeren. Om die reden zouden wij het op prijs stellen uw antwoorden binnen 3 weken te mogen ontvangen.

PS als onderdeel van ons doel om transparantie te bieden, hebben wij deze brief ook op onze website www.vughtparticipeert.nl geplaatst. Uw antwoorden zullen daar ook worden gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

A. Philip M. Helmer

Vereniging VughtParticipeert

Mobiel: +31 621 888 701

Mail: secretaris@vughtparticipeert.nl

Wordt lid van [VughtParticipeert](#) en doe mee!