Vught

Vereniging VughtParticipeert
Heikantstraat 4
5261 XN VUGHT

Uw kenmerk		**Datum**	7 januari 2020
Ons kenmerk	DV/ / Z19 - 218509 / UIT/19 - 341082	**Verzonden**	08 JAN 2020
Behandeld door	H. van Herwijnen/ (073) 6580680		
Onderwerp	Beantwoording vragen inzake Jagersboschlaan		

Geachte heer, mevrouw,

Op 4 december '19 hebben wij van u per mail namens vereniging VughtParticipeert vragen ontvangen. Deze vragen gaan over de Jagersboschlaan.

Onderstaand geven wij antwoord op de door u gestelde vragen. Voor de duidelijkheid herhalen wij deze en beantwoorden ze cursief.

1. Heeft het College alle drie in de Structuur visie genoemde opties nader onderzocht?
   Het College heeft niet alle drie de opties nader onderzocht. In het project N65 is de optie parallelbaan N65 afgevallen.
   Voor de beantwoording van deze vraag verwijzen wij u ook graag naar de Raadsinformatiebrief van 12 februari 2019. In de Raadsinformatiebrief van 12 februari 2019 wordt nader ingegaan op alle drie de opties.

2. Wat zijn de onderzoeksresultaten voor de genoemde opties en op basis van welke criteria heeft het College de keuze laten vallen op de verharding van de Jagersboschlaan? Graag nadere toelichting op de gehanteerde criteria.
   Voor de beantwoording van deze vraag verwijzen wij u naar de Raadsinformatiebrief. In de Raadsinformatiebrief van 12 februari 2019 gaan we nader in op de opties.

3. Wat zijn de argumenten om de Jagersboschlaan te verharden als de N65 niet wordt aangepast?
   Indien de aansluiting van de Martinilaan op de N65 niet wordt aangepast, dan is verharding van de Jagersboschlaan niet nodig. Wij verwachten dat aanpassingen van de N65 doorgang zullen vinden.

4. In de Raadsinformatiebrief Toezegging Raad 10/10 2019 worden in de bijlage alleen de schattingen genoemd van de gemotoriseerde verkeersstromen nádat de N65 is verbouwd en opengesteld. Wat zijn de verkeersstromen zónder de verbouwing van N65?
   In onderstaand overzicht zijn de verkeersintensiteiten opgenomen van de autonome situatie 2030. Dit betreft de situatie waarbij de maatregelen PHS en N65 en het verharden Jagersboschlaan niet zijn uitgevoerd.

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T 14073
T +31 (0)73 658 06 80
E gemeente@vught.nl

Vught

Straat	Wegvak	Autonoom Noord	Zuid	Totaal
Vijverbosweg	N65 - Jagersboschlaan	3360	3300	6660
Vijverbosweg	Jagersboschlaan - Wielewaal	3670	3400	7070
Boslaan	N65 - Eikenlaan	2750	2770	5520
Martinilaan	N65- Titus Brandsmalaan	2650	2780	5430
Martinilaan	Titus Brandsmalaan- Jagersboschlaan	2190	2220	4410
Martinilaan	Jagersboschlaan- Ovonde	2190	2220	4410
Esscheweg	Ovonde - Moleneindplein	3300	2810	6110
De Bréautélaan	N65 - Vinkenlaan/Berkenheuveldreef	1210	1060	2270
Helvoirtseweg	N65 - Van Voorst tot Voorststraat	2830	3090	5920
Helvoirtseweg	Van Voorst tot Voorststraat - spoorweg	2570	2910	5480
Olmenlaan/Heikantstraat	N65 - Helvoirtseweg	1360		1360
Van Voorst tot Voorststraat	Helvoirtseweg - Versterstraat	2570	2660	5230
Pastoor van den Houtstraat	Versterstraat - Van Beresteijnstraat	240	1680	1920
Aloysiuslaan	Loeffplein - Van de Pollstraat		1400	1400
Theresialaan	Van de Pollstraat - St Barbarastraat		820	820
John F. Kennedylaan	N65 - Lekkerbeetjenlaan	1400	1600	3000
Lekkerbeetjenlaan	John F. Kennedylaan - Aert Heymlaan	160	360	520
Rembrandtlaan	N65 - Pieter Breugellaan	450	1790	2240

5. Waar legt het College daarbij de grens qua aantallen en percentages om te kunnen spreken van een substantiële verandering in verkeersstromen en een substantiële betere spreiding van het verkeer over verschillende straten?
Er zijn geen vaste grenzen gesteld voor de verandering in verkeersstromen. Het uiteindelijke beeld van de veranderde verkeersstromen bij verharden Jagersboschlaan is beoordeeld.

6. Kan het College toelichten waarom in 2013 nog wordt gesproken over de verharding van de Jagersboschlaan en in 2017 – zonder enige verdere toelichting - over verharding én verbreding?
De gedachte van het verharden van de Jagersboschlaan is geweest dat deze zal dienen ter ontsluiting van diverse voorzieningen. Hierbij gaat het om de aanpassing van Jagersboschlaan van onverhard pad tot verharde weg. De uiteindelijke vormgeving zal binnen de kaders van de gemeente en conform richtlijnen van het CROW worden uitgevoerd. Om hieraan te voldoen zou het mogelijk geweest zijn dat verbreding nodig is. Van verbreding in de zin van extra rijstroken is echter geen sprake geweest.
Overigens heeft het College in 2018 besloten om niet te verbreden. Dit besluit is onder andere in verband met behoud van bomen genomen.

7. Op grond waarvan is het College van mening dat met het gemeenteraadsbesluit over de Structuurvisie en het Bestemmingsplan Vughterstede ook een besluit is genomen over de verharding van de Jagersboschlaan?
Het betreft geen formeel juridisch besluit en ook geen gemeenteraadsbesluit.

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T 14073
T +31 (0)73 658 06 80
E gemeente@vught.nl

Vught

Het besluit over de verharding is een College bevoegdheid. Het College heeft gelijktijdig met het besluit over het bestemmingsplan Vughterstede de opdracht aan de ambtelijke organisatie gegeven om de verharding van Jagersboschlaan als uitgangspunt te nemen.
Dit betreft geen formeel juridisch besluit waartegen beroep openstaat. Het formeel besluit wordt genomen middels het verkeersbesluit.

8. Het college heeft aangegeven dat het onderliggend wegennet van Vught het verkeer aankan ná ombouw van de N65 op enkele knelpunten na waaronder de kruising Helvoirtseweg-Voorst tot Voorststraat. Op grond waarvan is verharding van de Jagersboschlaan dan toch noodzakelijk ?
Deze vraag is beantwoord middels de raadsinformatiebrief van 29 oktober 2019 en de schriftelijke vragen die beantwoord zijn op 12 november 2019.

9. De hulpdiensten vinden de verharding niet noodzakelijk voor hun dienstverlening. Waarom verschilt het College van mening met de hulpdiensten over de noodzaak van de verharding van de Jagersboschlaan?
Deze vraag is beantwoord middels de raadsinformatiebrief van 29 oktober 2019 en de schriftelijke vragen die beantwoord zijn op 12 november 2019.

10. Waarom spreekt u in uw Raadsinformatiebrief van 29 oktober jl. alleen over gemotoriseerd verkeer? Het is nu juist een belangrijke fietsverbinding. Waarom worden geen fietsbewegingen genoemd in de verkeerscijfers?
De gepresenteerde verkeerscijfers laten inderdaad de intensiteit van het gemotoriseerd zien om zo de spreiding hiervan inzichtelijk te maken. Het spreiden van het gemotoriseerd is een doel van het verharden van de Jagersboschlaan.
Met het fietsverkeer wordt rekening gehouden in de beoordeling en analyse van het wegontwerp om daarmee de vraag te beantwoorden of het fietsverkeer veilig kan worden afgewikkeld. Het belang van de fietsverbinding wordt erkend, we realiseren daarom ook een extra route langs de N65. Voor het fietsverkeer wordt een alternatief gerealiseerd langs de N65 waarbij het fietsverkeer het autoverkeer ongelijkvloers kan kruisen bij de Vijverbosweg.

11. Wat wordt bedoeld met Jagersboschlaan inrichting als fietsstraat? Wat is volgens u een fietsstraat: auto's te gast, maximaal 30 km/h, fietsers 2 richtingen, auto's 1 richting? Graag nader beschrijven, evenals in hoeverre deze status dan ook blijvend is.
De Jagersboschlaan wordt ingericht conform de uitgangspunten van het CROW met de auto te gast, de maximale snelheid bedraagt 30km/uur en fietsers en auto's zijn in twee richtingen toegestaan. Wat betreft uitvoering zal de Jagersboschlaan vergelijkbaar zijn met de fietsstraten Stationsstraat en Bergenshuizensestraat.
De status van de Jagersboschlaan is blijvend.

12. Wat zijn de consequenties van de verharding en aansluitend veranderd gebruik, juist voor de verkeersveiligheid van fietsers waaronder veel schoolgaande jeugd?
De inrichting van de Jagersboschlaan en het veranderd gebruik is beoordeeld en voldoet aan de richtlijnen. De inrichting is daarmee voldoende veilig. Daarnaast kan de verharding van de Jagersboschlaan niet los worden gezien van de aanpassingen aan de N65. Met deze aanpassing wordt een hoogwaardig alternatief gerealiseerd voor fietsers. Het fietspad langs de N65 zal het kruispunt ter hoogte van de Vijverbosweg in de nieuwe situatie ongelijkvloers kruisen.

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T 14073
T +31 (0)73 658 06 80
E gemeente@vught.nl

Vught

13. Het aantal bewegingen per 24 uur zegt niets over de piekmomenten gedurende de spits. Wat zijn de verkeersbewegingen (gemotoriseerd én niet-gemotoriseerd) gedurende de drukte van de ochtend- en avondspits? En wat zijn dan de procentuele veranderingen in deze spitstijden?
Van de spitsmomenten is, voor het gemotoriseerd verkeer, de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van de wegvakken inzichtelijk gemaakt. Deze verhouding geeft aan of aan of het wegvak de verkeersintensiteit kan verwerken. De verhouding op de Jagersboschlaan ligt, in de situatie dat deze is verhard, op 0,1in zowel de ochtendspits als de avondspits. Het wegvak kan het verkeer dan ook voldoende verwerken.

14. In de visie Theresiapark wordt geadviseerd het gebied toegankelijk te maken via de Jagersboschlaan en wel met een aansluiting halverwege de Vijverbosweg en het Wildpad. Hierdoor wordt de Jagersboschlaan de belangrijkste toegangsweg tot dit gebied, waarin diverse nieuwbouw is gepland. In hoeverre is het voorgestelde wegprofiel voor de Jagersboschlaan geschikt als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Theresiapark of blijft er de kans bestaan dat de Jagersboschlaan dan nogmaals op de schop moet?
De antwoorden op deze vragen zijn gegeven met de beantwoording van eerder gestelde schriftelijke vragen op 12 november 2019.

15. Met deze ontwikkeling van het Theresiapark wordt de Jagersboschlaan niet alleen voor personenauto's maar ook voor vrachtwagens toegankelijk. Is daarvoor de ruimte beschikbaar, rekening houdend met de verwachte drukte tijdens de spitsen en het aandeel van fietsers daarin?
De Jagersboschlaan biedt geen ruimte voor vrachtverkeer in verband met de bomen. In het gekozen wegprofiel is ook de combinatie fietsers en vrachtauto's niet gewenst. De Jagersboschlaan wordt dan ook niet opengesteld voor vrachtverkeer. Ook in de planuitwerking van het Theresiapark wordt hiermee rekening gehouden.

De beantwoording van de schriftelijke vragen en de raadsinformatiebrieven waarna wij verwijzen bij de antwoorden hebben wij als bijlagen toegevoegd aan deze brief.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught,
2 de secretaris, de burgemeester,

drs. H.C. de Visch Eybergen R.J. van de Mortel

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T 14073
T +31 (0)73 658 06 80
E gemeente@vught.nl

Vught

Bijlagen:

- 2019-05.1 RIB Jagersboschlaan (12 februari 2019)
- 2019-05.2 Bijlage Afschrift antwoordbrief inspraakreacties vervolgproces Jagersboschlaan (12 februari 2019)
- 2019 RIB Toezegging raad 10-10-2019 inzake verkeerscijfers Jagersboschlaan incl (10 oktober 2019)
- Beantwoording schriftelijke vragen SP CDA en D66 – Jagersboschlaan (12 november 2019)

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T 14073
T +31 (0)73 658 06 80
E gemeente@vught.nl

Vught

RIB-nummer	2019 –
Datum	12 februari 2019
Onderwerp	Toezegging gezamenlijke commissie 24-01-2019 (afschrift antwoordbrief inspraak-reacties)
Zaaknummer	Z18 - 196026
Documentnr.	UIT/19 - 292197

1 Inleiding

Tijdens de gezamenlijke commissie van 24 januari jl. zijn er in de rondvraag vragen gesteld over het project Jagersboschlaan. Door wethouder van de Ven is toegezegd u te informeren over de beantwoording van de ingekomen inspraakreacties. Met deze raadsinformatiebrief ontvangt u een afschrift van de antwoordbrief zoals deze wordt verstuurd aan diverse partijen.

Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. H.C. de Visch Eybergen	R.J. van de Mortel

Fietsersbond/ Werkgroep Jagersboschlaan / Stichting Natuur en Milieu / Fietsersbond / Kinder-opvang Mowgli / Maurick College.
ADRESSEN: PM.

Uw kenmerk		**Datum**	DATUM
Ons kenmerk	DV/MC / Z18 - 196026 / UIT/19 - 292110	**Verzonden**	
Behandeld door	M.J. Cruijssen/ (073) 6580680		
Onderwerp	Vervolgproces Jagersboschlaan		

Geachte heer, mevrouw,

De ingrijpende aanpak van de N65 zorgt ervoor dat heel Vught, ook in de toekomst, veilig, leefbaar én bereikbaar blijft. De maatregelen om dit mogelijk te maken, hebben onvermijdelijk gevolgen voor het lokale verkeer en het wegennet in Vught. Op diverse wegen zijn aanpassingen nodig. Eén van de aanpassingen is de verharding van de Jagersboschlaan.

In 2017 heeft het college, gelijktijdig met het vaststellen van de Visie Theresiapark, de mogelijkheid om de Jagersboschlaan te verharden als uitgangspunt genomen. Dit uitgangspunt was gebaseerd op de noodzaak om het verkeer niet alleen via de bestaande infrastructuur af te wikkelen, maar ook om het te spreiden. Dat is nodig om belangrijke voorzieningen zoals het Maurickcollege, Taleninstituut Regina Coeli en de Martinihal goed bereikbaar te houden. Zowel tijdens de reconstructie van de N65 als daarna.

Het voornemen van het college leidde tot een onderzoek naar de haalbaarheid van een verharding van de Jagersboschlaan. Dit onderzoek liet zien dat verharding en het openstellen van de laan voor gemotoriseerd verkeer, zowel verkeerstechnisch als ruimtelijk mogelijk is.

Een aantal bewoners en diverse organisaties zijn bezorgd over het voornemen van het college om de Jagersboschlaan te verharden. Zij willen dat de laan onverhard blijft en dat het autoverkeer op een andere wijze wordt afgewikkeld. De argumenten, veelal geuit op – en kort na – de bewonersavond van december 2018, zijn divers. Zo zou een verharde Jagersboschlaan tot een onveilige fietsroute leiden, de leefbaarheid van de bewoners aantasten én de natuurlijke omgeving bedreigen.

Ook u hebt gereageerd op het gemeentelijk voornemen. In deze brief leggen we u graag uit waarom wij, alles afwegende, kiezen voor een verharding van de Jagersboschlaan. Dat doen we mede aan de hand van voorgestelde alternatieven, gemaakte bezwaren en geopperde ideeën, waarop we hieronder puntsgewijs ingaan.

Ontsluiting via een parallelweg langs de N65
De plannen voor de N65 voorzien niet in een parallelwegenstructuur aan de zuidkant van de weg, uitgezonderd in situaties dat woningen een directe uitweg hebben op de rijksweg. Uitgangspunt is dus een fietspad, zonder vermenging van fiets- en autoverkeer. Dat is de afspraak tussen Rijk, provincie en gemeente.

Naar aanleiding van de bewonersreacties, is, ondanks de genoemde afspraak, de mogelijkheid om een parallelwegenstructuur aan te leggen alsnog verkend. Daarbij lopen we echter tegen een aantal knelpunten aan.

Zo zijn er plannen voor een snelfietsroute Tilburg - 's-Hertogenbosch aan de zuidkant van de N65. De provincie Noord-Brabant vindt een goede fietsverbinding tussen de grote steden belangrijk. Het uitgangspunt hierbij is zo weinig mogelijk vermenging van auto- en fietsverkeer. Soms is vermenging door de aanwezigheid van uitwegen onvermijdelijk. Op die locaties kiezen we voor een 'fietspad met auto' (fietsstraat). De provincie heeft niet de wens om op deze plaats parallelwegen aan te leggen.

Ook de kruising van de N65 met de Vijverbosweg en Boslaan staat een parallelwegenstructuur in de weg. Hier komen immers een op- en afrit naar en van de N65.

Ook een parallelwegenstructuur vanaf de kruising N65-Helvoirtseweg-John F. Kennedylaan richting Martinilaan is niet gewenst. Dat heeft te maken met de ruimtelijke beperkingen (niet gemeentelijke eigendommen) en de omstandigheid dat deze kruising een 'halve' aansluiting is, waarbij het verkeer op dit punt slechts vanaf één kant de N65 op en af. Dit biedt niet de gewenste bereikbaarheid.

Bij de ombouw van de N65 komt er overigens wel een tijdelijke weg langs de zuidzijde. Dat is geen parallelweg, maar een bypass die het N65 verkeer laat passeren, als de rijksweg zelf op de schop gaat. Waarschijnlijk heeft deze bypass geen aansluiting op de Martinilaan, terwijl hij ook geen ruimte biedt om een (andere) parallelweg aan te leggen die deze aansluiting wél heeft. Daarmee ontstaat er ook in de bouwperiode dringend behoefte aan een directe alternatieve verbinding. Deze is niet alleen van belang voor het bestemmingsverkeer, maar zeker ook voor de hulpdiensten.

Tenslotte zou de aanleg van een parallelwegenstructuur een groot risico op vertraging voor de ombouw van de N65 met zich mee brengen. Niet alleen zou het proces de bestemmingsprocedure N65 doorkruisen, maar het zou ook ingrijpende gevolgen hebben voor de spoorplannen (PHS) en de uitvoering daarvan.

Afwikkeling via de bestaande wegenstructuur
Het blijft ook straks mogelijk om via de bestaande wegenstructuur de Martinilaan te bereiken. Toch wenst het college ook andere ontsluitingsmogelijkheden om het verkeer beter te spreiden over het lokale wegennet. Daarnaast wil het college dat de voorzieningen aan de Martinilaan goed en direct, via de kortst mogelijk route, bereikbaar blijven. Nu de mogelijkheid van een parallelwegenstructuur langs de N65 vervalt, is de Jagersboschlaan daarvoor in de ogen van het college, het meest geschikt.

Bereikbaarheid en veiligheid van fietsers
Veel fietsers maken gebruik van de Jagersboschlaan. Toch maakt de laan geen deel uit van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente of de regio. De verbinding is dan ook niet als zodanig ingericht. De hoofdfietsroute van Helvoirt naar Vught is direct langs de zuidkant van de N65 geprojecteerd.

Hier komt een hoogwaardige (fiets)structuur waar fietsverkeer veilig en comfortabel kan fietsen. Het gaat om een breed fietspad in beide rijrichtingen, gescheiden van de N65 door een groenstructuur. Zoals gezegd, krijgt de fietsroute langs de rijksweg de status van snelfietsroute. Dat betekent meer comfort, sociale- en verkeersveiligheid. Over het grootse deel rijden de fietsers gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Op locaties waar auto en fietsverkeer elkaar kruisen, zoals de Vijverbosweg, komt een verkeersveilige aansluiting/oversteek. Hier is zelfs kans op een ongelijkvloerse, veiliger oplossing dan het oversteken van de Vijverbosweg. Het college vindt het daarom onwenselijk om (groepen) fietsers ter hoogte van de Jagersboschlaan de Vijverbosweg over te laten steken. De fietsroute langs de rijksweg biedt een veilig en direct alternatief voor de verbinding Sparrendaalseweg-Hoevensestraat-Jagersboschlaan.

Natuurlijk blijft het ook mogelijk over de Jagersboschlaan te fietsen. De Jagersboschlaan is in het Verkeer- en vervoersplan namelijk aangeduid als erftoegangsweg. De maximum snelheid is 30 km/h, net als op heel veel wegen in Vught. Bovendien zorgen we hier voor een goed ontwerp om fiets en auto veilig samen te laten gaan. We denken dan aan een fietsstraat, waar de auto te gast is.

Leefbaarheid
Verder komt er over de hele lengte van de laan aan de noordzijde een loopstrook. Direct achter de woningen komt een groenstrook van zeker twee meter breed. Ter hoogte van de woningen komt er ook aan de zuidkant een loopstrook. Zo hebben de bewoners volop ruimte om hun woning aan de achterzijde veilig te verlaten.

Daarnaast richten we de Jagersboschlaan zodanig in, dat we het autoverkeer ontmoedigen. We zijn dan ook van mening dat de laan geen drukke sluiproute wordt. Verkeersmodellen laten zien dat de hoeveelheid verkeer past bij die van een erftoegangsweg.

Natuur en milieu
Vanzelfsprekend houden we ons ook op het gebied van natuur en milieu aan alle wettelijke regels en procedures die hiervoor gelden. Zo zijn we op dit moment bezig met een flora en fauna onderzoek waarvan de resultaten een plek krijgen in de verdere uitwerking van het plan.

Bij een reguliere verharding van de Jagersboschlaan zouden er 17 tot 25 bomen gekapt moeten worden. Daarom zijn er mogelijkheden onderzocht en is een ontwerp en werkwijze gekozen, waarbij behoud van de bomen voorop staat. Ook bij het uitwerken van ontwerp, blijft dit het uitgangspunt.

Hoe verder?
De argumenten om de Jagersboschlaan te verharden zijn onderzocht en gewogen. Het college blijft bij zijn oorspronkelijk uitgangspunt. Belangrijkste reden is de bereikbaarheid van de voorzieningen aan de Martinilaan en in de omgeving voor het bestemmingsverkeer en de hulpdiensten. Daarnaast zorgen we voor een optimale fietsverbinding langs de N65 en een inrichting van de Jagersboschlaan die het autoverkeer ontmoedigt, de leefbaarheid beschermt en de natuur ontziet.

Natuurlijk blijven we openstaan voor verbeteringen. In gesprekken met bewoners en organisaties zijn al ideeën geopperd. We willen deze graag meenemen in de verdere uitwerking van het plan. Een optie is bijvoorbeeld om de hele Martinilaan als fietsstraat in te richten. Dat sluit aan bij de geplande

ongelijkvloerse kruising over de N65 en het voorlopig ontwerp voor de Jagersboschlaan. Hiermee ontmoedigen we gemotoriseerd verkeer. Verder overwegen we een fysieke afsluiting aan te brengen tussen Jagersboschlaan en Wildpad. Daarmee voorkomen we 'oneigenlijk' verkeer naar het Molen-eindplein of de wijk Vijverhof.

Wij begrijpen dat niet iedereen het met ons voornemen eens is. Wij zijn er echter van overtuigd dat het verharden en openstellen van de Jagersboschlaan de best mogelijke oplossing is in de gegeven omstandigheden. Een oplossing die, alle argumenten gewogen, het algemeen belang het beste dient.

Hebt u nog vragen? Of wilt u uw standpunt toelichten in een persoonlijk gesprek? Neemt u dan contact op met de heer M. Cruijssen tel. 073 65 80 680.

Op de bijlage ziet u de vervolgstappen in de besluitvorming.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris, de burgemeester,

drs. H.C. de Visch Eybergen R.J. van de Mortel

Vervolgproces

Op hoofdlijnen ziet het proces er als volgt uit:

1. Uitwerking van diverse onderzoeken (Flora en fauna, explosieven, bomen effect analyse)
2. Uitwerken voorlopig ontwerp tot definitief ontwerp
3. Toetsen juridische kaders van definitief ontwerp
4. Voorbereiding verkeersbesluit
5. Voorbereiding overige juridische procedures (afhankelijk van toets onder punt 3)
6. Formele vaststelling B&W definitief ontwerp en start juridische procedures
7. Communicatie naar bewoners en overige stakeholders
8. Opstellen bestek en bestekstekening.
9. Aanbesteding en uitvoering

Het is nu nog niet mogelijk om daadwerkelijke data aan de processtappen te verbinden. We willen voor de zomervakantie het definitief ontwerp voltooien en vervolgens de bijbehorende procedures opstarten. Formele procedures kondigen we via Het Klaverblad en de Staatscourant aan.

Vught

RIB-nummer	2019 –
Datum	29 oktober 2019
Onderwerp	Toezegging Raad 10-10-2019 inzake verkeerscijfers Jagersboschlaan incl. aanvullende toelichting
Zaaknummer	Z18 - 196026
Documentnr.	UIT/19 - 329967

1 Inleiding

Tijdens de raadsvergadering van 10 oktober 2019 heeft wethouder Van de Ven u toegezegd dat u de laatste verkeerscijfers VKA+ inclusief openstelling van de Jagersboschlaan toegestuurd krijgt. Tijdens het debat zijn er opmerkingen gemaakt over het ontbreken van argumentatie, het inbrengen van nieuwe argumenten als doelredenering, het niet openstaan voor een gesprek met omwonenden/belanghebbenden en over een onjuist proces.

Het college is het oneens met deze kwalificaties, maar voelt zich wel aangesproken als de informatie en ondernomen stappen onvoldoende bekend zijn. In deze raadsinformatiebrief neemt het college u daarom nogmaals uitgebreid mee in de beschikbare informatie, inclusief de genoemde verkeerscijfers. Tegelijkertijd beseft het college zich terdege, dat uiteindelijk iedereen de argumenten die het college doorslaggevend vindt, voor zichzelf kan wegen.

2 Voorgeschiedenis

Op 19 december 2013 is de Structuurvisie Vught vastgesteld. Hierin worden 3 opties genoemd om het vervallen van de aansluiting op de N65 bij de kruising Martinilaan-De Bréautélaan op te vangen, namelijk het bestaande lokale wegennet, een parallelweg langs de N65 of het openstellen van de Jagersboschlaan (Structuurvisie Vught 2013, pagina 31-33). Deze 3 opties zijn ook opgenomen in het gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2014-2018 (VVP). In 2017 heeft het college, gelijktijdig met het vaststellen van de Visie Theresiapark, de mogelijkheid om de Jagersboschlaan te verharden en open te stellen als uitgangspunt genomen. Daarmee heeft het college aan de ambtelijke organisatie de opdracht gegeven om het project Jagersboschlaan procesmatig op te starten.

In 2018 is uitgezocht onder welke voorwaarden de openstelling van de Jagersboschlaan mogelijk is en welke processtappen daartoe doorlopen moeten worden. Uit dit onderzoek is gebleken dat het zowel verkeerkundig als ruimtelijk mogelijk is om de Jagersboschlaan open te stellen. Eind 2018 zijn de direct omwonenden geïnformeerd op een informatieavond in de Martinihal. Aansluitend is er gesproken met belangenorganisaties.

Op 12 februari 2019 heeft u een raadsinformatiebrief ontvangen met een afschrift van de antwoordbrief gericht aan omwonenden en belangenorganisaties waarin wordt gereageerd op de vragen en bezwaren die geuit zijn tegen het voornemen van het college. Voor het college was dat geen reden om af te zien van het voornemen.

Vught

Op 22 mei 2019 is de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de verharding van de Jagersboschlaan gepubliceerd. Op 11 september 2019 is het verkeersbesluit voor de openstelling gepubliceerd. In de beantwoording van de schriftelijke vragen van de SP-fractie over deze formele besluiten, gaat het college in op de planning van beide besluiten.

3 Inhoudelijk

Het college heeft 3 belangrijke argumenten voor de voorgenomen verharding en openstelling van de Jagersboschlaan, namelijk:

- Het waarborgen van de bereikbaarheid van de voorzieningen aan de Martinilaan (Regina Coeli, Maurick College en de Martinihal) door het bieden van een directe verbinding tussen deze voorzieningen en de N65;
- Spreiding van verkeer van en naar de N65 over het lokale wegennet na het vervallen van de aansluiting bij de Martinilaan;
- Het bieden van een extra route voor hulpdiensten naar de genoemde voorzieningen.

Waarborgen bereikbaarheid met een directe verbinding

Met het vervallen van de directe aansluiting op de N65 bij de Martinilaan, dienen bezoekers van de voorzieningen aan de Martinilaan een langere route af te leggen over het lokale wegennet. Het college heeft daarom de nadrukkelijke wens uitgesproken om een directe aansluiting te realiseren. Dit voorkomt dat deze vervoersbewegingen moeten plaatsvinden over de Martinilaan-Esscheweg-Vijverbosweg, De Bréautélaan-Eikenlaan-Boslaan of via de Theresialaan, Esschestraat en/of Van Voorst tot Voorststraat richting de aansluiting bij de kruising Craaijenstein en de oprit Heikantstraat/Olmenlaan.

Een directe verbinding ligt in lijn van de visie van het VVP, waarbij gemotoriseerd verkeer bij voorkeur zo snel mogelijk dient te worden bewogen richting ontsluitingswegen om vanuit daar aan te sluiten op de rijksinfrastructuur. Hiermee dienen extra verkeersbewegingen in woonwijken te worden voorkomen.

Spreiding verkeer over lokaal wegennet

Het college erkent dat bij openstelling van de Jagersboschlaan, niet alleen bestemmingsverkeer van en naar de voorzieningen aan de Martinilaan hier gebruik van zal maken. Met het vervallen van de aansluiting op de N65 bij de Martinilaan, zal ook lokaal verkeer van en naar de N65 een nieuwe route zoeken. Dit zorgt voor een toename van de verkeersdruk op de kruisingen Vijverbosweg-Boslaan, Craaijenstein en de oprit Heikantstraat/Olmenlaan.

Tijdens de informatieavond op 9 mei 2019 bent u geïnformeerd over de verkeersprognoses voor het lokale wegennet bij de voorkeursvariant VKA+ voor de N65. Hieruit bleek dat het lokale wegennet de effecten van VKA+ kan opvangen, maar ook dat er op sommige plekken een toename van het verkeer verwacht wordt. Specifiek is daarbij het knelpunt Helvoirtseweg-Van Voorst tot Voorststraat genoemd. In deze doorrekening was de openstelling van de Jagersboschlaan nog niet opgenomen. Het ging immers om een vergelijking tussen VKA en VKA+, niet om de vergelijking wel of geen openstelling van de Jagersboschlaan.

Inmiddels zijn ook de cijfers uit het verkeersmodel inclusief de openstelling van de Jagersboschlaan bekend. De uitkomsten van dit verkeersmodel zijn geen harde cijfers, maar de beste benadering van

Vught

de te verwachten verkeersstromen gebaseerd op ervaringscijfers en de laatste data. Deze verkeerscijfers laten daarmee de trend zien met het verschil tussen VKA+ zonder en met openstelling van de Jagersboschlaan.

Kort samengevat zorgt de openstelling van de Jagersboschlaan voor minder verkeersbewegingen op bestaande straten richting aansluitingen op de N65. Dit effect is duidelijk zichtbaar voor straten zoals De Bréautélaan, Eikenlaan, Theresialaan, Aloysiuslaan, Loeffplein-Pastoor van den Houtstraat, Lekkerbeetjenlaan en Rembrandtlaan. Daarnaast is een beperkter effect zichtbaar voor de Helvoirtseweg, Heikanstraat/Olmenlaan en de Van Voorst tot Voorststraat. Voor een overzicht van de cijfers verwijzen wij naar de bijlagen.

Extra route hulpdiensten

Tijdens de ombouw van de N65, komen de aansluitingen met de Boslaan/Vijverbosweg en de De Bréautélaan-Martinilaan op de N65 te vervallen. Om ruimte te maken voor aanleg van een verdiepte N65, zal een tijdelijke bypass worden aangelegd aan de zuidzijde van weg voor doorgaand autoverkeer langs de N65. Deze bypass heeft géén aansluiting op de Martinilaan. Daarmee ontstaat er tijdelijk een doodlopende weg vanaf de ovonde tot aan de N65.

De openstelling van de Jagersboschlaan zorgt voor een extra route voor hulpdiensten om de voorzieningen aan de Martinilaan te kunnen bereiken. Dit vindt het college van belang, aangezien hier zich doordeweeks duizenden leerlingen, docenten en cursisten bevinden.

Aanvullende informatie n.a.v. debat

Tijdens het debat van 10 oktober zijn er verschillende opmerkingen gemaakt over alternatieven die onderzocht moeten worden en over het proces zoals dat is en wordt doorlopen. Het college is in de raadsinformatiebrief van 12 februari 2019 reeds uitgebreid ingegaan op de weging van eventuele alternatieven.

Ook nieuwe informatie die sinds februari bekend is, acht het college in lijn met de eerder genoemde argumenten. Beschikbare informatie is zoals toegezegd tijdens de informatiebijeenkomst voor omwonenden in december 2018 gedeeld. Dit gaat onder andere om onderzoeken die zijn uitgevoerd naar effecten van de openstelling.

Parallelweg N65

In de raadsinformatiebrief van 12 februari 2019 gaat het college al uitgebreid in op de afweging om niet te kiezen voor een parallelweg. Inmiddels weten we zeker dat met financiering van de provincie er een ongelijkvloerse kruising voor fietsers onder de Vijverbosweg komt. Hiermee wordt vooruitgelopen op de beoogde snelfietsroute langs de N65.

Het college vindt het, vanuit het breder perspectief van deze snelfietsroute bezien, onwenselijk om gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer hier te vermengen, juist omdat deze structuur is bedoeld om een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding te realiseren.

Bij de aansluiting op de Vijverbosweg is het verder ruimtelijk en verkeerskundig niet in te passen om naast de ongelijkvloerse kruising ook nog een aansluiting voor gemotoriseerd verkeer te maken.

Vught

Voor een parallelweg richting de Helvoirtseweg geldt naast de genoemde argumenten in de eerdere raadsinformatiebrief nog dat de verkeerscijfers naar mening van het college illustreren dat het niet wenselijk is om extra bewegingen richting de aansluitingen Craaijenstein en Heikantstraat/Olmenlaan te faciliteren. Het college wenst juist de Helvoirtseweg en omgeving te ontlasten van extra verkeersbewegingen bovenop het effect van VKA+.

Fietsverbinding en -veiligheid

Het college zet in op een (snel)fietsverbinding voor al het fietsverkeer parallel aan de N65. Alleen daar kan een ongelijkvloerse en daarmee veiligere oversteek onder de Vijverbosweg worden gerealiseerd. Daarmee is het veiliger voor fietsers – waaronder scholieren – om de Vijverbosweg op deze plaats te passeren.

Overigens toont het verkeersmodel aan dat openstelling van de Jagersboschlaan zorgt voor minder bewegingen van gemotoriseerd verkeer waar de toekomstige snelfietsroute de Martinilaan kruist. Dit sluit aan bij het voornemen om de Martinilaan en De Bréautélaan mogelijk als fietsstraat in te richten.

Het blijft echter mogelijk om te fietsen over de Jagersboschlaan. Door de voorgenomen inrichting als fietsstraat wordt dit gefaciliteerd, ondanks dat dit geen onderdeel is van het fietsnetwerk in het VVP.

Onderzoeken natuur, milieu en archeologie

Om te voldoen aan wettelijke verplichtingen zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Archeologisch onderzoek
- Bodemonderzoek
- Boomeffect analyse
- Onderzoek conventionele explosieven
- Flora en fauna onderzoek
- Verlichtingsplan

Uit de diverse onderzoeken blijkt dat er geen belemmeringen zijn om de Jagersboschlaan te verharden en open te stellen. Met name de keuze voor het smallere wegprofiel van een fietsstraat, met de semi-verharding als loopvoorziening en het voorkomen van diepe graafwerkzaamheden, zorgt ervoor dat de structuur van waardevolle bomen langs de Jagersboschlaan in stand kan blijven. In het verlichtingsplan is nadrukkelijk rekening gehouden met de aanwezige diersoorten waardoor de nieuwe verlichting zelfs in positieve zin bijdraagt voor de aanwezigheid van vleermuizen.

Inrichting wegprofiel Jagersboschlaan

Het college kiest bewust voor de inrichting van de Jagersboschlaan als fietsstraat, omdat daarmee een wegprofiel kan worden gekozen waarmee de boomstructuur behouden kan blijven. Met deze inrichting wordt ook ingezet op een gematigde snelheid en intensiteit. Het is niet wenselijk om voor een smaller wegprofiel te kiezen om deze bewegingen nog verder terug te dringen. Een smaller profiel heeft een nadelig effect op de verkeersveiligheid.

Op basis van het geprognotiseerde gebruik dient namelijk een inrichting te worden gekozen die aansluit bij de bestaande CROW-richtlijnen voor het wegprofiel. Deze CROW-richtlijnen vormen

beleidsmatig de kaders voor het ontwerpen van de openbare ruimte. Bij de toetsing van verkeersbesluiten wordt door de politie ook specifiek naar deze richtlijnen gekeken.

Contacten met omwonenden en belangenorganisaties

Na de informatieavond in december 2018 zijn er afgelopen jaar meermaals ambtelijke en bestuurlijke gesprekken gevoerd over het voornemen van het college. Het college is vertegenwoordigd geweest bij een bezoek op locatie en heeft gesprekken gevoerd met de werkgroep. In bestuurlijke overleggen met belangenorganisaties staat het onderwerp ook op de agenda. De argumenten van het college en de knelpunten van eventuele alternatieven worden daarbij toegelicht. Op basis van deze gesprekken trekt het college de conclusie dat er wel degelijk serieus wordt omgegaan met de opvattingen van omwonenden en belangenorganisaties, maar dat we het inhoudelijk simpelweg niet met elkaar eens zijn.

Desondanks tracht het college iedereen steeds te blijven betrekken bij de processtappen die worden gezet. Zo zijn rapporten actief gedeeld met de werkgroep, worden processtappen vooraf gemeld en worden belangenorganisaties in aparte overleggen bijgepraat. Op 7 oktober jl. is voor alle omwonenden een informatieavond georganiseerd om iedereen te kunnen informeren over de voortgang en de uitgevoerde onderzoeken. Voor deze bijeenkomst is op nadrukkelijk verzoek van de werkgroep Jagersboschlaan een grotere groep bewoners uitgenodigd dan voor de eerdere bewonersbijeenkomst. Daarnaast worden alle belangenorganisaties nu opnieuw in separate gesprekken bijgepraat over de stand van zaken.

4 Standpunt / Besluit college van B en W

Het college begrijpt dat het verharden en openstellen van de Jagersboschlaan niet door iedereen positief ervaren wordt. Desondanks vindt het college het nog steeds wenselijk om dit project uit te voeren, vanwege de eerdergenoemde drie argumenten. Het algemeen belang om een goede verkeersafwikkeling te realiseren tijdens en na de bouw van de N65, weegt daarbij voor het college zwaarder dan de andere belangen die spelen bij de Jagersboschlaan. Met aanvullende maatregelen en gemaakte keuzes, zoals de aanpassing van verlichting, het smallere wegprofiel van een fietsstraat en snelheidsremmende maatregelen, probeert het college de negatieve beleving van dit besluit voor inwoners te minimaliseren.

5 Tijdsplanning

Op dit moment worden er nog onderzoeken uitgevoerd naar stikstofuitstoot (PAS) en PFAS. De uitkomsten hiervan worden zodra deze bekend zijn met de belanghebbenden gedeeld. Daarnaast loopt momenteel de bezwarenprocedure voor de omgevingsvergunning en het verkeersbesluit. De omgevingsvergunning ligt nog tot 13 november 2019 ter inzage. De bezwarentermijn van het verkeersbesluit is 24 oktober jl. verlopen. Begin 2020 vindt de behandeling in de bezwaarschriftencommissie plaats.

Voornemen van het college is om de verharding en openstelling van de Jagersboschlaan in 2020 te realiseren, zodat dit gereed is voor de start van de werkzaamheden aan de N65.

Vught

6 Bijlagen

1. Overzicht verkeerscijfers omgeving N65 incl. openstelling Jagersboschlaan
2. Plots verkeersmodel

Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris, de burgemeester,

drs. H.C. de Visch Eybergen R.J. van de Mortel

Bewegingen gemotoriseerd verkeer per etmaal

Straat	Wegvak	VKA+			VKA+ & Jagersboschlaan			Effect	
		Noord	*Zuid*	*Totaal*	*Noord*	*Zuid*	*Totaal*	*Aantal*	*%*
Vijverbosweg	N65 - Jagersboschlaan	5.173	5.287	10.460	5.570	5.980	11.550	1.090	10%
Vijverbosweg	Jagersboschlaan - Wielewaal	4.825	4.811	9.636	4.840	4.790	9.630	-6	0%
Boslaan	N65 - Eikenlaan	4.281	4.255	8.536	4.180	4.240	8.420	-116	-1%
Martinilaan	N65 - Titus Brandsmalaan	560	852	1.412	510	620	1.130	-282	-20%
Martinilaan	Titus Brandsmalaan - Jagerboschlaan	560	852	1.412	850	870	1.720	308	22%
Martinilaan	Jagersboschlaan - Ovonde	560	852	1.412	820	1.130	1.950	538	38%
Esscheweg	Ovonde - Moleneindplein	2.328	1.730	4.058	2.320	1.700	4.020	-38	-1%
De Bréautélaan	N65 - Vinkenlaan/Berkenheuveldreef	640	1.032	1.672	500	620	1.120	-552	-33%
Helvoirtseweg	N65 - Van Voorst tot Voorststraat	4.554	2.854	7.408	4.510	2.770	7.280	-128	-2%
Helvoirtseweg	Van Voorst tot Voorststraat - spoorweg	6.049	4.314	10.363	5.880	4.320	10.200	-163	-2%
Olmenlaan/Heikantstraat	N65 - Helvoirtseweg	2.917	-	2.917	2.750	-	2.750	-167	-6%
Van Voorst tot Voorststraat	Helvoirtseweg - Versterstraat	3.024	2.989	6.013	2.740	2.920	5.660	-353	-6%
Pastoor van den Houtstraat	Versterstraat - Van Beresteijnstraat	243	1.397	1.640	240	1.180	1.420	-220	-13%
Aloysiuslaan	Loeffplein - Van de Pollstraat	-	1.124	1.124	-	900	900	-224	-20%
Theresialaan	Van de Pollstraat - St Barbarastraat	-	1.115	1.115	-	890	890	-225	-20%
John F. Kennedylaan	N65 - Lekkerbeetjenlaan	1.062	3.165	4.227	1.090	3.070	4.160	-67	-2%
Lekkerbeetjenlaan	John F. Kennedylaan - Aert Heymlaan	2.359	253	2.612	2.090	250	2.340	-272	-10%
Rembrandtlaan	N65 - Pieter Breugellaan	2.456	-	2.456	2.190	-	2.190	-266	-11%
Jagersboschlaan	Vijverbosweg - Martinilaan	-	-	-	600	890	1.490	1.490	

Aan de leden van de raad

Uw kenmerk	UIT/19 - 331710	**Datum**	12 november 2019
Ons kenmerk	DV/MC / Z19 - 217032 / UIT/19 - 331710	**Verzonden**	
Behandeld door	M.J. Cruijssen/ (073) 6580749		
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 42 RvO van de fractie SP - D66 - CDA d.d. 24 oktober 2019		

Geachte heer, mevrouw,

Door de fractie SP - D66 - CDA zijn op 24 oktober 2019 vragen gesteld met betrekking tot Motie intrekken verkeersbesluit openstelling Jagersboschlaan.

Op de volgende pagina's treft u integraal de brief van SP, CDA en D66 aan. Per onderdeel van de brief is een reactie/antwoord gegeven op de gestelde vragen.

Tijdens de raadsvergadering van 10 oktober jl. heeft wethouder Van de Ven toegezegd de verkeerscijfers naar de raad te sturen. Deze zijn opgenomen in de raadsinformatiebrief van 29 oktober 2019. De raadsinformatiebrief omvatte naast de verkeerscijfers ook aanvullende informatie over het project Jagersboschlaan. Deze aanvullende informatie geeft antwoord op een aantal schriftelijke vragen zoals nu gesteld. Deze schriftelijke vragen en de raadsinformatiebrief hebben elkaar echter gekruist. Bij verschillende vragen wordt daarom voor een toelichting verwezen naar de informatie zoals opgenomen in die raadsinformatiebrief.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught

de secretaris,

drs. H.C. de Visch Eybergen

de burgemeester,

R.J. van de Mortel

Vught, 24 oktober 2019

Aan het College van B&W

Vught

Geacht college,

In de raadsvergadering van 10 oktober jl. dienden SP, CDA en D66 gezamenlijk een motie in met het verzoek om het verkeersbesluit openstelling Jagersboschlaan in te trekken. De nieuwe informatie die het college in het debat over de motie op tafel legde, alsmede de college-antwoorden op de eerdere schriftelijke vragen van de SP, is voor SP, CDA en D66 aanleiding om aanvullende vragen te stellen.

Op 9 mei jl. werd – na enkele malen uitstel – de raad in een openbare bijeenkomst geïnformeerd over de verkeerscirculatie in relatie tot de VKA+. Het college gaf toen een toelichting op de effecten van de afwikkeling van het verkeer op het onderliggend wegen- net als gevolg van de reconstructie van de N65.

De algemene mededeling was dat het onderliggend wegennet de toekomstige (verander- de) verkeerssituatie aan kan en dat er hard gewerkt wordt aan de afronding van de ringstructuur die het lokale verkeer naar het hoofdwegennet leidt. Wel zijn er een paar knelpunten op te lossen o.a. bij de kruising Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorststraat.

Op de vraag van de SP of het klopt dat het niet nodig is om voor de afwikkeling van het verkeer de Jagersboschlaan open te stellen en te verharden kwam een volmondig ja. Ook werd meegedeeld dat de Jagersboschlaan geen onderdeel uitmaakt van de verkeersafwikkeling n.a.v. de VKA+. Bovendien werd er geen enkele relatie gelegd tussen het openstellen van de Jagersboschlaan en het oplossen van het knelpunt bij de Van Voorst tot Voorststraat/Helvoirtseweg. Wel werd gemeld dat de openstelling van de Jagersboschlaan vooral nodig was om de scholen en de sporthal op de Martinilaan bereikbaar te kunnen houden voor de hulpdiensten.

In de beantwoording van de schriftelijke vraag wat exact de beweegredenen zijn om de Jagersboschlaan open te stellen, van de SP d.d. 2-10-2019 laat het college weten:

"In 2017 heeft het college, gelijktijdig met het vaststellen van de Visie Theresiapark, de mogelijkheid om de Jagersboschlaan te verharden als uitgangspunt genomen."

Vught

1. Deelt het college onze mening dat dit geen argument is maar een uitgangspunt en daarmee dus geen beweegreden en dus ook geen antwoord op onze vraag? En dat nut en noodzaak van de openstelling dus nog steeds niet onderbouwd?

Antwoord.
Het citaat dat u aanhaalt in uw vraag, is slechts een fragment uit het antwoord van het college op de schriftelijke vragen van de SP. Het antwoord op de vraag waarom het college kiest voor openstelling zijn de 3 argumenten die ook nadrukkelijk worden toegelicht in de RIB van 29 oktober en ook zijn opgenomen in de beantwoording van de schriftelijke vragen van de SP die door u worden aangehaald.

Vervolgens meldt het college in genoemde brief:

> " ... de noodzaak om het verkeer niet alleen via de bestaande infrastructuur af te wikkelen, maar ook om het te spreiden. Dat is nodig om belangrijke voorzieningen zoals het Maurick College, Taleninstituut Regina, en de Martinihal goed bereikbaar te houden, zowel tijdens de reconstructie van de N65 als daarna. Door de openstelling van de Jagersboschlaan:
>
> - zijn de voorzieningen aan de Martinilaan direct bereikbaar voor verkeer van de N65.
> - wordt gemotoriseerd verkeer van en naar de N65 gespreid over het wegennet na het vervallen van de aansluiting bij de Martinilaan. Hiermee wordt de extra druk op o.a. de Vijverbosweg, Van Voorst tot Voorststraat e.o. en de Helvoirtseweg verminderd. De cijfers uit het verkeersmodel onderschrijven dit.
> - wordt hulpdiensten een extra route geboden. "

De fracties van SP, D66 en CDA hebben naar aanleiding van dit antwoord de volgende aanvullende vragen:

2. M.b.t. 1e bullit: welk belang wordt gediend met een directe bereikbaarheid? Waarom zou dit (gemotoriseerd)* verkeer geen gebruik kunnen maken van de ringstructuur, zoals in mei nog het uitgangspunt was? Wat is er in die korte tijd veranderd en wanneer is hiertoe besloten? Kunnen wij dat besluit ontvangen?
   Als er niets veranderd is, waarom heeft het college dit argument dan niet eerder genoemd?

* de voorzieningen zijn al direct bereikbaar voor fietsverkeer en wandelaars.

Vught

Antwoord
Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de recent verzonden RIB punt 3. "*Waarborgen bereikbaarheid met een directe verbinding*"

3. M.b.t. de 2e bullit: het wegnemen van de extra druk op de Van Voorst tot Voorststraat en de Helvoirtseweg, vernemen wij voor het eerst. Op welk moment is die conclusie getrokken en op basis van welke gegevens? Waarom is die informatie niet met de raad gedeeld? Wanneer kunnen wij als raad over die informatie beschikken? En in hoeverre wordt de Olmenlaan en Heikantstraat in de berekeningen betrokken? Ook daar gaat immers extra druk ontstaan.

Antwoord
Het beter spreiden van het verkeer over het onderliggend wegennet is altijd een van de argumenten geweest. Uit de meest recente cijfers (zie RIB punt 3) blijkt dat het openstellen van de Jagersboschlaan een positief effect heeft op de in mei als knelpunt genoemde locaties.

4. Ook tijdens de bespreking van de Motie vreemd aan de orde tijdens de raadsvergadering van 10 oktober, inzake het intrekken van het verkeersbesluit haalt het college de RIB van februari aan en citeert: "toch wenst het college ook andere ontsluitingsmogelijkheden om het verkeer beter te spreiden over het lokale wegennet". Het spreiden van het verkeer over Vught staat lijnrecht tegenover het beleid van de afgelopen jaren om juist het verkeer zo veel mogelijk naar de ringstructuur te leiden. Wanneer en waarom is dit uitgangspunt veranderd? Waarom wil het college extra druk op de Vijverbosweg verminderen, aangezien de cijfers aantonen dat deze weg het ver- keer aan kan en er drukkere punten op de ringstructuur zijn? Zijn er nog andere wegen in beeld om de ringstructuur (die op bepaalde plekken veel drukker is dan de Vijverbosweg) te ontlasten? Wat doet dit met de verkeersveiligheid op deze lokale we- gen waarover het verkeer gespreid wordt?

Antwoord
Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de recent verzonden RIB punt 3. "*Waarborgen bereikbaarheid met een directe verbinding*"

5. Deelt het college onze mening dat:

   a. de informatie die de raad ontving op 9 mei een uitwerking was van de RIB van 12 februari en dat deze brief nooit een aanvulling kan zijn op de informatiebijeenkomst die toen nog moest komen?
   b. tijdens de informatiebijeenkomst van 9 mei een aantal knelpunten en oplossingen zijn besproken en dat daarbij de afwikkeling van het verkeer via de ringstructuur centraal stond?

Vught

c. de knelpunten en de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet integraal moeten worden afgewogen om te voorkomen dat met het oplossen met een knel- punt op de ene plek een onvoorzien knelpunt ontstaat op een andere plek?
d. Wanneer ontvangt de raad deze integrale afweging?

Antwoord:
5a: Het college heeft in februari 2019 een brief gestuurd in reactie op vragen die werden gesteld over de afweging van het college en mogelijke alternatieven. Dit ging over meer dan alleen verkeerscijfers of spreiding van verkeer. Tijdens de bijeenkomst van 9 mei 2019 zijn de verschillen in de verkeerscijfers tussen VKA en VKA+ toegelicht aan de raad. De genoemde RIB is dus inderdaad geen aanvulling op de informatiebijeenkomst.
5b: Dit is correct. In deze verkeerscijfers bleek ook dat het verkeer op verschillende straten zou gaan toenemen. Zoals beschreven in de RIB van 29 oktober 2019 wordt dankzij het waarborgen van een directe verbinding juist autoverkeer direct naar de ring/N65 geleid.
5c: De gemeente maakt in alle gevallen een integrale afweging. De analyses die gemaakt zijn in het kader van de Jagersboschlaan laten zien dat de openstelling niet leidt tot problemen op andere locaties.
5d: Deze integrale afweging is gedurende de lopende processen continu gemaakt. Zoals toegezegd heeft u de meest recente verkeerscijfers ontvangen.

6. In de Structuurvisie staan drie mogelijkheden voor het ontsluiten van het gebied rondom het Maurick College, namelijk een parallelweg langs de N65, het openstellen van de Jagersboschlaan of niets doen oftewel gebruik maken van de huidige wegen- structuur. Tijdens de presentatie van 9 mei bleek dat deze laatste optie voor de hand lag omdat de openstelling van de Jagersboschlaan niet nodig bleek voor de verkeers- circulatie. Op basis waarvan is deze conclusie gewijzigd?

Antwoord
Tijdens de informatieavond is gesteld dat de bestaande wegenstructuur de verkeerseffecten van VKA+ kan opvangen. Wel neemt de verkeersdrukte op enkele straten toe én ontstaat er een knelpunt op de kruising Helvoirtseweg-Van Voorst tot Voorststraat. Zoals toegelicht in de RIB van 29 oktober 2019 kiest het college daarom ook voor spreiding van het verkeer en een directe verbinding naar de N65.

7. Kan het college inzicht geven in alle knelpunten die nog opgelost moeten worden op het onderliggende wegennet en welke oplossingsrichtingen daarvoor in beeld zijn? En wat voor invloed die oplossingsrichtingen hebben voor andere – potentiële – knelpunten?

Antwoord
Nee, dit is nog niet bekend. Het onderliggend wegennet is beoordeeld op eventuele knelpunten. Daarover bent u geïnformeerd op de informatieavond van 9 mei jl. Aanvullend daarop wordt gekeken op welke wijze deze knelpunten op te lossen zijn. Dit is een lopend proces.

Vught

Vanwege de afsluiting van de oprit Martinilaan-N65 acht het college het in ieder geval wenselijk om de Jagersboschlaan gereed te hebben voor de realisatie van de ombouw van de N65.

8. Op welk moment is het college afgestapt van het adagium om het lokale verkeer af te wikkelen via de ringstructuur en over te stappen / meer te kiezen voor spreiding van het verkeer? Op basis van welke argumenten is dit besluit genomen?

Antwoord
Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de recent verzonden RIB punt 3 "*Spreiding verkeer over lokaal wegennet*"

9. M.b.t. de 2e bullit (nogmaals): het college verwijst naar 'cijfers uit het verkeersmodel'. Sinds februari vragen onze fracties met enige regelmaat naar het rapport waaruit blijkt dat openstelling van de Jagersboschlaan een zodanig positief effect heeft op de totale verkeersafhandeling dat dit een gerechtvaardigd besluit is. Ook naar aanleiding van de informatiebijeenkomst in mei is er wederom om de onderliggende cijfers gevraagd. Tot op heden is die vraag niet gehonoreerd.
   Daarom vragen wij nogmaals: kan het college de raad de betreffende rap-portages toesturen en inmiddels inclusief een toelichting waarom deze vraag al zolang onbeantwoord blijft.

Antwoord
Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de recent verzonden RIB.

10. M.b.t. de 3e bullit: hoeveel routes hebben de hulpdiensten nodig? Op dit moment kunnen de voorzieningen aan de Martinilaan op de volgende manieren bereikt worden:
    a. via de N65 -> Martinilaan
    b. via de ovonde -> Martinilaan
    c. via de Jagersboschlaan -> Martinilaan
    d. via de Titus Brandsmalaan -> Parkeerterrein Maurick College, Martinihal en Regina Coeli
    e. via de Theresialaan, Kentalispark -> parkeerterrein Maurick College en Regina Coeli
    f. via de N65, parallelweg, Kentalispark -> parkeerterrein Maurick College en Regina Coeli

    Routes a en f kunnen tijdens de reconstructie van de N65 niet gebruikt worden. Er blijven dus vier routes over. Mocht het college dat desondanks onvoldoende vinden, waarom is er dan niet gekozen voor bijvoorbeeld het (tijdelijk) wegnemen van de fietssluis op de Molenrijnselaan?

Antwoord

Vught

Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de recent verzonden RIB punt "*Extra route hulpdiensten*"

Aanvullend: Het bieden van een extra ontsluiting voor hulpdiensten is een van de drie argumenten. De drie argumenten samen pleiten voor het college voor de openstelling van de Jagersboschlaan. De directe en snelle relatie naar het hoofdwegennet is ook voor hulpdiensten positief. Dit in tegenstelling tot een ontsluiting via de Molenrijnselaan waarbij ze door een woonwijk worden gestuurd.

11. M.b.t. het antwoord op vraag 5: "Het college geeft aan een afweging te maken in het algemeen belang." Welk algemeen belang wordt gediend met de openstelling van de Jagersboschlaan? Uit welk onderzoek blijkt dat belang? Wat was de onderzoeksop- dracht? Door wie en wanneer is dat onderzoek uitgevoerd? Wanneer is dat besluit genomen?

Antwoord
Het college heeft 3 argumenten die worden afgewogen tegenover de belangen van omwonenden en het natuurlijke karakter van de laan. Mede met de maatregelen waarmee het groene karakter behouden blijft door de kap van bomen en negatieve ecologische effecten te voorkomen, weegt het college de 3 argumenten zwaarder. Dat is de afweging van het algemeen belang zoals gemaakt door het college.

12. M.b.t. het antwoord op vraag 5: op basis van welke inhoudelijke afwegingen en onderzoeken ziet het college geen aanleiding om het project Jagersboschlaan niet door te laten gaan?

Antwoord
Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de recent verzonden RIB punt 3 "*Onderzoeken natuur, milieu en archeologie*"

13. M.b.t. het antwoord op vraag 5: op basis van welke afwegingen is het college bereid om wél af te zien van de verharding en openstelling van de Jagersboschlaan?

Antwoord
Er worden nog onderzoeken uitgevoerd naar stikstof en PFAS. Alle andere ons bekende wettelijke beperkingen zijn reeds onderzocht. Wanneer uit een van de lopende onderzoeken zou blijken dat er een knelpunt ontstaat, zal het college dat opnieuw moeten overwegen.

14. M.b.t. het antwoord op vraag 6: tijdens de Avulo Actueel uitzending in mei jl. heeft wethouder Van Woesik aangegeven dat de Jagersboschlaan een ontsluitingsweg moet worden in verband met een nog te bouwen wijk. Het college geeft aan dat de openstelling "heeft geen directe relatie met een plan voor een nieuwe wijk". Welke

Vught

indirecte relatie speelt hier dan wel?

Antwoord
Het project Jagersboschlaan vloeit voort uit de ontwikkelingen rondom de N65. Verder is het een op zichzelf staand project waarbij het onder andere gaat om de verkeersontsluiting van de bestaande voorzieningen aan de Martinilaan.

De woningbouwplannen op de locatie van de JMJ zusters raken mogelijk in de toekomst wel de Jagersboschlaan, maar zijn nu geen reden voor de verharding en openstelling. De verkeersafwikkeling van een eventueel bouwplan moet nog uitgewerkt worden. Er ligt namelijk nog helemaal geen concreet plan voor deze locatie.

15. Door technische vragen van D66 over de onderbouwing van de openstelling van de Jagersboschlaan voor hulpdiensten werd duidelijk dat deze daar niet om gevraagd hebben, maar dat het een wens was van het college. In de raad van 10 oktober gaf het college aan dat er tijdens de ombouw een doodlopende weg ontstaat en dat er minimaal twee toegangsmogelijkheden nodig zijn: Martinilaan en Jagersboschlaan. Dit was niet eerder uitgesproken.
    Deelt het college onze mening dat:
    a. op dit moment de Jagersboschlaan -> Martinilaan al beschikbaar is als derde toe- gang voor hulpdiensten naast N65 -> Martinilaan en Ovonde -> Martinilaan?
    b. er tijdens de ombouw in de huidige situatie dus al tenminste twee en mogelijk meer toegangen beschikbaar zijn voor de hulpdiensten?
    c. na de ombouw N65 er weer drie toegangen zijn omdat dan ook de Breautélaan -> Martinilaan beschikbaar is?

Antwoord
15a De Jagersboschlaan is inderdaad door hulpdiensten te gebruiken. Echter de onverharde status inclusief de fysieke afsluiting stimuleren een eventueel gebruik van deze weg niet. Verder is de N65-Martinilaan afgesloten tijdens de ombouw van de N65.Hierdoor blijft er maar één bruikbare toegang tot deze (tijdelijk) doodlopende straat over. Gezien de hoeveelheid mensen die aanwezig zijn in de voorzieningen aan de Martinilaan, vindt het college dit niet wenselijk.
15b/c. Voor het antwoord op deze vragen verwijzen wij naar de recent verzonden RIB punt 3. "*Waarborgen bereikbaarheid met een directe verbinding*"

16. Tijdens de inloopbijeenkomst van 7 oktober jl. bleek dat nog niet alle onderzoeken waren afgerond om het verkeersbesluit goed te onderbouwen. Uit de toelichting van het college bleek dat er haast is gemaakt bij het nemen van de besluiten om ervoor te zorgen dat er juridische bezwaarprocedures in gang kunnen worden gezet.
    Deelt het college onze mening dat:
    a. het niet van zorgvuldigheid getuigt om een (verkeers)besluit te nemen voordat de

Vught

benodigde onderliggende onderzoeken zijn afgerond? Waarom is er niet zoals gebruikelijk gewacht met het besluit totdat alle onderzoeken klaar zijn? Wat doet het college wanneer blijkt dat die onderzoeken het verkeersbesluit niet ondersteunen?

b. er onnodig veel haast gemaakt wordt met de openstelling van de Jagersboschlaan? Kan het college duiden waarom snelheid belangrijker is dan zorgvuldigheid en een sluitende onderbouwing? Zeker nu de ombouw N65 vertraging oploopt?
c. enkel focussen op de formele procedure het verschil van inzicht met de buurt kan doen leiden tot vertraging van de plannen? Wat kan en wil het college nog doen om een gang naar de rechter te voorkomen?
d. deze wijze van werken de relatie tussen de lokale overheid en haar inwoners schaadt? Wat kan het college doen om volgende conflicten over de verkeersafwikkeling met inwoners te voorkomen?

Antwoord

16a. Zoals omschreven in de beantwoording van de schriftelijke vragen is er voor het college op dit moment geen aanleiding om het om het project Jagersboschlaan niet door te laten gaan. Om die reden wordt dan ook het gebruikelijke proces van een project doorlopen, incl. voorbereidende besluitvorming.

Met betrekking tot het verkeersbesluit is te stellen dat alle relevante informatie voor het nemen verkeersbesluit beschikbaar was. Eventuele nog lopende onderzoeken hebben vooralsnog geen invloed op het verkeersbesluit.

16b. Er is geen sprake van haast. Wel werken wij cf. de door ons opgestelde planning om de Jagersboschlaan in 2020 gereed te hebben, een en ander voorafgaand aan de werkzaamheden reconstructie N65.

16c. Een gang naar de rechter is uitsluitend te voorkomen door de Jagersboschlaan niet open te stellen voor gemotoriseerd verkeer. Dit acht het college niet wenselijk. Wij worden en zijn het derhalve niet met elkaar eens. Om die reden is de gang naar de rechter voor beide partijen daarom de juiste weg.

16d. Het college maakt bij elk project een afweging over de wijze van participatie met belanghebbenden. Ongeacht de vorm van participatie, maatschappelijke weerstand is niet altijd te voorkomen.

17. Vormt de aansluiting van de Jagersboschlaan op de Vijverbosweg geen obstakel voor de doorstroming op de ringstructuur?

Antwoord

Vught

Nee, uit onderzoek is gebleken dat dit niet het geval is.

18. Waarom wordt de Martinilaan niet aangepakt tegelijk met de openstelling en wordt de gevaarlijke oversteek niet opgelost? Destijds is de Jagersboschlaan afgesloten van- wege die gevaarlijke kruising. Wat was de officiële reden om destijds deze weg af te sluiten? Is dat probleem nu opgelost? Zo ja, kan het college dit uitleggen / toelichten? Verwacht het college hier nu geen problemen met de verkeersveiligheid?
    Hoe wordt deze kruising vormgegeven?

Antwoord
In het kader van de ontwikkelingen Rijksinfra hanteert het college het standpunt om uitsluitend no-regret maatregelen te nemen. Het aanpakken van de aansluiting Jagersboschlaan-Martinilaan zou mogelijk kunnen leiden tot een dubbele investering, dit omdat het ontwerp van de Martinilaan nog niet bekend is. Om die reden is er binnen het project Jagersboschlaan in eerste instantie voor gekozen om de huidige aansluiting te handhaven.

Tijdens de inloopavond is door de belanghebbenden echter specifiek aandacht gevraagd voor de aansluiting op de Martinilaan. Momenteel bekijken wij daarom of en zo ja op welke wijze er ontwerp technisch aanpassingen mogelijk zijn.

Met betrekking tot de huidige afsluiting van de Jagersboschlaan is te stellen dat in het archief niet terug te vinden is waarom de Jagersboschlaan eerder is afgesloten. Een eventueel eerder genomen verkeersbesluit is daardoor niet bekend.

Het college kiest ervoor om op basis van de huidige situatie, ontwikkelingen en gegevens een nieuwe afweging te maken. Deze afweging kan inderdaad afwijken van een besluit van enkele decennia geleden.

19. Kan de raad de aanpassingen in de beoogde verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet met daarin verwerkt alle aanpassingen ten opzichte van de verkeerscijfers die op 9 mei met de raad gedeeld zijn ontvangen? En de integrale afweging hiervan? Zo ja, wanneer krijgen wij die? Zo nee, waarom niet?

Antwoord
Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de recent verzonden RIB.

Vught

Wij zijn erg benieuwd naar uw reactie!

Met vriendelijke groet,

Suzanne van Wiggen, fractievoorzitter SP Vught

Yvonne Vos, fractievoorzitter CDA Vught

Dianne Schellekens, D66 Vught

Van:	VP Secretaris
Aan:	postbus GRIF
Onderwerp:	Waarom verharding en verbreding Jagersboschlaan?
Datum:	woensdag 4 december 2019 23:31:51

Geacht College van de gemeente Vught,

De onderzoeken, visie-documenten en besluitvorming rondom de Jagersboschlaan lopen inmiddels vele jaren. De Jagersboschlaan maakt onderdeel uit van diverse plannen die in verschillende stadia van uitwerking zijn, geen enkele daarvan kan als besloten worden beschouwd. Toch meent het college nu een besluit te moeten nemen over de Jagersboschlaan.

Door de lange looptijd, de complexiteit van de plannen en de schijnbare afhankelijkheden, is verder onderzoek noodzakelijk, om te voorkomen dat besluiten worden genomen die onnodig of onjuist blijken, als afhankelijke plannen worden gewijzigd.

Een belangrijke onzekerheid is de verbouwing van de N65. In het bijzonder omdat alternatieve oplossingen voor de N65, zoals uitstel of een tunnel, grote invloed hebben op de Jagersboschlaan. Ook het Theresiapark is nog niet zeker noch uitgewerkt, zodat de toekomstige rol voor de Jagersboschlaan hierin onbekend is.

Zolang al deze plannen niet definitief zijn, is de noodzaak voor de verharding niet zeker en mag met een besluit over de Jagersboschlaan hierop niet worden vooruitgelopen.

Gezien de complexiteit van de diverse plannen en hun afhankelijkheden, is juist hier een solide participatie noodzakelijk. De nu ter tafel liggende plannen en visies zullen met betrokkenen moeten worden geëvalueerd, voordat zij als basis kunnen dienen voor verdere besluitvorming. Daarbij zullen de verschillende scenario’s moeten worden geanalyseerd en beoordeeld. Om die reden zijn de belangrijkste afhankelijkheden hier kort toegelicht.

<u>Structuurvisie, N65 en sluipverkeer</u>

In december 2013 is door de gemeenteraad de zogeheten Structuurvisie aangenomen. In deze Structuurvisie komt ook de reconstructie van de N65 aan de orde en wordt in dat kader het extra sluipverkeer als gevolg van de reconstructie voor de bereikbaarheid van Regina Coeli, het Maurick College en de omliggende wijken besproken.

Om dit sluipverkeer tegen te kunnen gaan worden in de Structuurvisie drie opties genoemd:

1) <!--[endif]-->Een (gedeeltelijke) parallelbaan naast de N65;

2) <!--[endif]-->Het *verharden* van de Jagersboschlaan (waarbij als nadeel de extra belasting van een rustig gebied wordt genoemd);

3) <!--[endif]-->Oplossing binnen de bestaande infrastructuur.

De structuurvisie besluit met de opmerking dat nader onderzoek moet uitwijzen welke opties verkeerstechnisch acceptabel zijn.

<u>Bestemmingsplan Vughterstede en visie Theresiapark</u>

In december 2017 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Vughterstede, locatie Merpatistraat vastgesteld. Daarmee werd ook de visie Theresiapark, als bijlage, van het bestemmingsplan vastgesteld. Deze visie is opgenomen in Bijlage 3 Bijlagenboek, op blz.

141 – 159 van de in totaal 212 bladzijden. Op blz. 143 wordt onder de kop “Beleidskader” de Structuurvisie 2013 genoemd.

Daar staat dat het een optie is “om de Jagersboschlaan tot nieuwe ontsluitingsroute voor het westelijk deel van Vught te ontwikkelen op het moment dat de N65 wordt gereconstrueerd (lees *verharden en verbreden*: letterlijke tekst in de bijlage). Deze optie in de toekomstvisie zal in de komende tijd nog nader onderzocht worden qua uitvoering.”

In uw Raadsinformatiebrief van 29 oktober 2019 stelt u dat het College met het vaststellen van de visie Theresiapark in 2017 (zie hierboven: blz. 112 van Bijlage 3 Bijlagenboek bestemmingsplan Vughterstede) de verharding van de Jagersboschlaan als uitgangspunt heeft genomen.

Voorts wordt in de Bijlage bij de Raadsinformatiebrief een schatting gegeven van het aantal passerende gemotoriseerde voertuigen per etmaal in een groot aantal straten in de omgeving inclusief de Jagersboschlaan, uitgaande van de situatie van het VKA+.

VughtParticipeert stelt u hierbij de volgende vragen:

1. <!--[endif]-->Heeft het College *alle drie* in de Structuur visie genoemde opties nader onderzocht?

2. <!--[endif]-->Wat zijn de onderzoeksresultaten voor de genoemde opties en op basis van welke criteria heeft het College de keuze laten vallen op de verharding van de Jagersboschlaan? Graag nadere toelichting op de gehanteerde criteria.

3. <!--[endif]-->Wat zijn de argumenten om de Jagersboschlaan te verharden als de N65 niet wordt aangepast?

4. <!--[endif]-->In de Raadsinformatiebrief Toezegging Raad 10/10 2019 worden in de bijlage alleen de schattingen genoemd van de gemotoriseerde verkeersstromen nádat de N65 is verbouwd en opengesteld. Wat zijn de verkeersstromen zónder de verbouwing van N65?

5. <!--[endif]-->Waar legt het College daarbij de grens qua aantallen en percentages om te kunnen spreken van een substantiële verandering in verkeersstromen en een substantiële betere spreiding van het verkeer over verschillende straten?

6. <!--[endif]-->Kan het College toelichten waarom in 2013 nog wordt gesproken over de verharding van de Jagersboschlaan en in 2017 – zonder enige verdere toelichting - over verharding én verbreding?

7. <!--[endif]-->Op grond waarvan is het College van mening dat met het gemeenteraadsbesluit over de Structuurvisie en het Bestemmingsplan Vughterstede ook een besluit is genomen over de verharding van de Jagersboschlaan?

8. <!--[endif]-->Het college heeft aangegeven dat het onderliggend wegennet van Vught het verkeer aankan ná ombouw van de N65 op enkele knelpunten na waaronder de kruising Helvoirtseweg-Voorst tot Voorststraat. Op grond waarvan is verharding van de Jagersboschlaan dan toch noodzakelijk ?

9. <!--[endif]-->De hulpdiensten vinden de verharding niet noodzakelijk voor hun dienstverlening. Waarom verschilt het College van mening met de hulpdiensten over de noodzaak van de verharding van de Jagersboschlaan?

10. <!--[endif]-->Waarom spreekt u in uw Raadsinformatiebrief van 29 oktober jl. alleen over gemotoriseerd verkeer? Het is nu juist een belangrijke fietsverbinding. Waarom worden geen fietsbewegingen genoemd in de verkeerscijfers?

11. <!--[endif]-->Wat wordt bedoeld met Jagersboschlaan inrichting als fietsstraat? Wat is volgens u een fietsstraat: auto's te gast, maximaal 30 km/h, fietsers 2 richtingen, auto's 1 richting? Graag nader beschrijven, evenals in hoeverre deze status dan ook blijvend is.

12. <!--[endif]-->Wat zijn de consequenties van de verharding en aansluitend veranderd gebruik, juist voor de verkeersveiligheid van fietsers waaronder veel schoolgaande jeugd?

13. <!--[endif]-->Het aantal bewegingen per 24 uur zegt niets over de piekmomenten gedurende de spits. Wat zijn de verkeersbewegingen (gemotoriseerd én niet-gemotoriseerd) gedurende de drukte van de ochtend- en avondspits? En wat zijn dan de procentuele veranderingen in deze spitstijden?

14. <!--[endif]-->In de visie Theresiapark wordt geadviseerd het gebied toegankelijk te maken via de Jagersboschlaan en wel met een aansluiting halverwege de Vijverbosweg en het Wildpad. Hierdoor wordt de Jagersboschlaan de belangrijkste toegangsweg tot dit gebied, waarin diverse nieuwbouw is gepland. In hoeverre is het voorgestelde wegprofiel voor de Jagersboschlaan geschikt als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Theresiapark of blijft er de kans bestaan dat de Jagersboschlaan dan nogmaals op de schop moet?

15. <!--[endif]-->Met deze ontwikkeling van het Theresiapark wordt de Jagersboschlaan niet alleen voor personenauto's maar ook voor vrachtwagens toegankelijk. Is daarvoor de ruimte beschikbaar, rekening houdend met de verwachte drukte tijdens de spitsen en het aandeel van fietsers daarin?

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!