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 wegennet als gevolg van de reconstructie van de N65.
De algemene mededeling was dat het onderliggend wegennet de toekomstige (veranderde) 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.”

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?

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*.

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.

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 verkeer 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 wegen waarover het verkeer gespreid wordt?

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

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 wegenstructuur. 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 verkeerscirculatie. Op basis waarvan is deze conclusie gewijzigd?

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?

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?

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.

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?

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 onderzoeksopdracht? Door wie en wanneer is dat onderzoek uitgevoerd? Wanneer is dat besluit genomen?

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?

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?

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 indirecte relatie speelt hier dan wel?

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 toegang 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?

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 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?

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

18. Waarom wordt de Martinilaan niet aangepakt tegelijk met de openstelling en wordt de gevaarlijke oversteek niet opgelost? Destijds is de Jagersboschlaan afgesloten vanwege 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?

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?

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