



## Bedenkingen van de Vereniging Platform Vught Structureel tegen het bestemmingsplan "Stadhouderspark"

Vught, 19 november 2007



Vereniging  
Platform Vught Structureel  
Secretariaat: Bosweg 3  
5263 EZ Vught

E-mail:  
[info@vughtstructureel.nl](mailto:info@vughtstructureel.nl)

Website:  
[www.vughtstructureel.nl](http://www.vughtstructureel.nl)

## *Inleiding*

Op 27 september 2007 heeft de gemeenteraad van Vught met een minimale meerderheid het bestemmingsplan "Stadhouderspark" in Vught-Noord aangenomen. Zoals blijkt uit de nota van wijzigingen is, op een enkel detail na, geen van de vele en wezenlijke kritiekpunten door de raad overgenomen. De bezwaren van de Vereniging Platform Vught Structureel (VPVS) hebben in hoofdzaak betrekking op de in de bestaande wijk Vught Noord te verwachten verkeerschaos en de nadelige milieueffecten daarvan. Temeer valt te vrezen voor onaanvaardbare consequenties voor de bestaande wijk Vught Noord van de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe woonwijk, in het licht van de maatregelen die zijn en worden genomen op basis van het Verkeers- en Vervoers Plan. Te denken valt vooral aan de afsluiting aan twee kanten van de Loonsebaan, vanouds een doorgaande weg, en de afsluiting van een aantal kruisingen met de N65 voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee komt de gemeente wel tegemoet aan wensen van de ProRail en Rijkswaterstaat. De nadelige effecten worden op ontoelaatbare wijze afgewenteld op de bewoners van Vught Noord.

### **Vraagtekens bij de algehele verkeersafwikkeling van het plan**

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Stadhouderspark" heeft de raad 2 moties ingediend en aangenomen. Zo moet de ontsluitingsweg de natuur zo min mogelijk aantasten en wil de raad maatregelen tegen een (toename) van het sluipverkeer. Ook roept de raad het college met klem op een onderzoek te starten naar de mogelijkheden van de realisatie van het alternatieve plan van Natuur en Milieu Vught, de ondertunneling van het spoor bij de Loonsebaan en bijbehorend tracé. Tenslotte zette de raad vraagtekens bij de algehele verkeersafwikkeling van het plan. En hiermee raken we de kern van de bedenkingen van de Vereniging tegen de vaststelling door de gemeenteraad van Vught van het bestemmingsplan "Stadhouderspark".

### **Evenredige verdeling van de verkeerslast**

In het ongewijzigde artikel 5.2.3 Verkeersstructuur van het vastgestelde bestemmingsplan "Stadhouderspark" wordt alleen de ontsluiting van Vught-Noord in noordelijke richting besproken. Een adequate verkeersstructuur richting Vught-Centrum/Zuid ontbreekt. Er wordt indirect verwezen naar het vigerende VVP. In dit plan is sprake van slechts twee (2) ontsluitingswegen richting N65 en Vught-Centrum/Zuid. De Vereniging vindt niet, dat de verkeerslast ergens anders moet worden gelegd, maar vindt wél dat deze evenredig moet worden verdeeld. Wij zijn derhalve van mening dat Gedeputeerde Staten van Noord Brabant aan het besluit hun goedkeuring moeten onthouden.

## *Procedure*

De vereniging heeft een inspraakreactie op het Voorontwerpbestemmingsplan "Kazerneterreinen" ingediend (**bijlage 1**) en haar zienswijzen op het Ontwerpbestemmingsplan "Stadhouderspark" bij de gemeenteraad kenbaar gemaakt (**bijlage 2**). Door de Vereniging kunnen derhalve bij Gedeputeerde Staten tegen het Bestemmingsplan "Stadhouderspark" bedenkingen worden ingediend.

*Door de Vereniging in het verleden ingediende inspraakreacties en zienswijzen op het Voorontwerpbestemmingsplan "Kazerneterreinen" (bijlage 1) en de reactie van de gemeente Vught daarop.*

***Inspraakreactie (mondeling) Vereniging:***

*Alle bestemmingsplannen tezamen vormen een onoverzichtelijke brei en versnippering aan kleine plannetjes. Vandaar het voorstel van VPVS om het ter inzage liggende voorontwerp te koppelen aan één totaalbestemmingsplan voor heel Vught.*

**Reactie Gemeente Vught:**

Het bestemmingsplan voor de "Kazerneterreinen" betreft een herontwikkeling, waarbij het nodige specifiek onderzoek moet worden verricht. De uitkomsten hiervan dienen te leiden tot een integraal plan, waarbij alle relevante aspecten op een zorgvuldige wijze zijn gewogen. Een dergelijk plan wijkt qua inhoud en systematiek sterk af van een plan voor de bebouwde kom, waar het hoofdzakelijk gaat om zogenaamde beheersplannen. Ook reeds vanwege de omvang van het gebied is één bestemmingsplan voor de bebouwde kom niet werkbaar. Overigens zal met het in uitvoering zijnde project van uniformering en digitalisering van bestemmingsplannen de toegankelijkheid (via internet) en samenhang aanzienlijk worden verbeterd.

***Inspraakreactie (schriftelijk) Vereniging:***

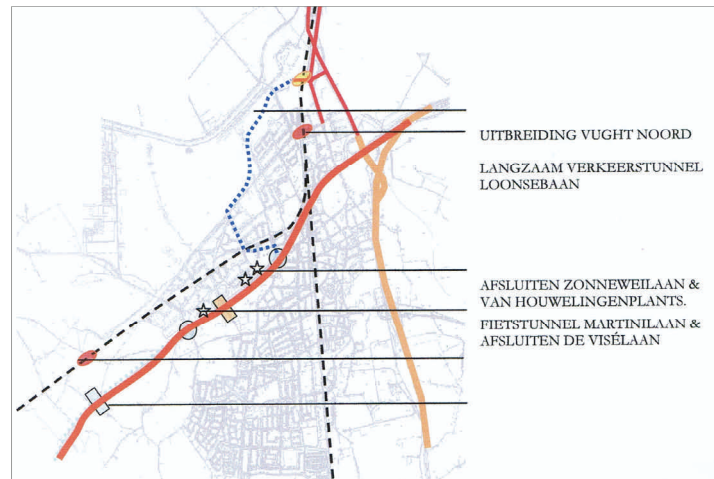
*In het plan is geen enkele indicatie gegeven van de gevolgen van de aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg voor bestaande wegen in Vught-Noord. Verwacht wordt dat, met een geschatte toename van 800 tot 1000 motorvoertuigen vanaf de nieuwe wijk, opgeteld bij het nu al intensieve verkeer, het sluipverkeer, de geplande woningbouw op de locaties Aert Heymlaan en J.F. Kennedylaan, het voornemen om een aantal aansluitingen op de N65 vanuit Vught-Noord af te sluiten en de plannen om een aantal spoorwegovergangen op te heffen, de overlast onaanvaardbare vormen zal aannemen. De enige uitweg uit Vught-Noord, behalve via de noordelijke ontsluitingsweg als die kan worden aangesloten, is dan via de Loonsebaan, Zonneweilaan, Lekkerbeetjenlaan en via de Boslaan. Mede met het oog op de bereikbaarheid van voorzieningen in het centrum en in Vught-Zuid en op de bereikbaarheid voor het calamiteitenverkeer, is dit onaanvaardbaar. Met dit plan wordt, in samenhang met de knip in de Loonsebaan ter plaatse van de overweg, de deur open gezet naar de winkelvoorzieningen in 's-Hertogenbosch. Kortom: er dient een gestructureerd plan met cijfermatige onderbouwing voor heel Vught-Noord te worden ontwikkeld. Het voorliggende plan dient te worden heroverwogen.*

**Reactie gemeente Vught:**

Onze reactie op dit onderdeel kan alleen in een bredere context worden gezien. Hierop gaan wij onderstaand allereerst in. Tot slot zullen we een en ander staven aan de hand van enkele concrete cijfers.

In Vught-Noord staan veel infrastructurele aanpassingen op de planning en deze kunnen niet los van elkaar gezien worden. Op de tekening hierna is getracht het een en ander inzichtelijk te maken. Aan de bovenzijde van de tekening is het zuidelijk deel van de Randweg 's-Hertogenbosch te zien. Deze weg vormt een verbinding tussen de Vlijmenseweg/A59 (richting Waalwijk) en het knooppunt Vught met de A2. Door de komst van deze zuidwestelijke Bossche Randweg hoeft het verkeer vanuit het zuiden richting Waalwijk niet meer via het Heetmanplein te rijden. Het Heetmanplein is al jaren overbelast waardoor dagelijks voor dit plein lange files ontstaan.

Het gevolg hiervan is dat het verkeer alternatieve wegen gaat zoeken en gaat "sluipen". Binnen Vught ondervinden veel wegen zoals de Boslaan, de Bosscheweg/Taalstraat, de Loonsebaan, de Kampdijklaan en de wegen in Cromvoirt en de Gement hinder van dit sluipverkeer. De Randweg 's-Hertogenbosch zal de reden tot sluipen sterk doen afnemen.



De plannen tot de aanleg van de Randweg 's-Hertogenbosch hebben we als gemeente Vught enige jaren geleden aangegrepen om de verkeersproblematiek in Vught-Noord op te lossen. De oplossing is uiteindelijk gevonden in de projectie van een noordelijke gebiedsontsluitingsweg. De komst van deze noordelijke ontsluitingsweg maakt het mogelijk de spoorwegovergang Loonsebaan te sluiten en op deze locatie een verkeersveilige ongelijkvloerse verbinding te maken voor het voetgangers- en fietsverkeer. Tevens wordt zodoende het meest oostelijke deel van de Loonsebaan ontlast en ontstaat weer meer "ruimte" in de huidige verkeerslichtenregeling op de kruising Loonsebaan - Taalstraat - Bosscheweg - De Heun. De nieuwe ontsluitingsweg maakt het ook mogelijk de gewenste woningbouw in Vught-Noord te realiseren.

De noordelijke ontsluitingsweg vormt samen met het middendeel van de Loonsebaan, het noordelijke deel van de Zonneweilaan, het middendeel van de Lekkerbeetjenlaan en het meest zuidelijke deel van de J.F. Kennedylaan de belangrijkste gebiedsontsluitingsstructuur in Vught-Noord.

Hiernaast hebben het zuidelijke deel van de Boslaan, de Taalstraat en de Bosscheweg ook een ontsluitingsfunctie voor het verkeer in Vught-Noord. Dit alles is na een zorgvuldig en uitvoerig communicatietraject (na de studie van BRO) in het Verkeers- en Vervoersplan 2002 opgenomen. Gevolg van deze keuze is, dat de betreffende ontsluitingswegen meer verkeer te verwerken krijgen. Anderzijds zal de Randweg 's-Hertogenbosch naar verwachting ook sluipverkeer binnen Vught wegnemen. Hierdoor zullen wegen als Kampdijklaan, Aert Heymlaan en delen van de Loonsebaan na de realisatie van de Randweg minder verkeer te verwerken krijgen. De in het Verkeers- en Vervoersplan opgenomen verkeersstructuur leidt bovendien - ten opzichte van de situatie zonder de in dit plan beschreven aanpassingen in de verkeersstructuur - tot een lagere verkeersintensiteit op wegen als de Bosscheweg / Taalstraat.

De nieuwste regionale prognose d.d. december 2006 geeft de volgende resultaten:

<i>WEG/LAAN</i>	2006	2015
<b>Kampdijklaan</b>	3400	2300
<b>Loonsebaan</b> (tussen Spoor en aansluiting Ontsluitingsweg)	3900	1300
<b>Loonsebaan</b> (tussen Ontsluitingsweg en Zonneweilaan)	3300	4700
<b>Loonsebaan</b> (tussen Zonneweilaan en Boslaan)	2700	2700
<b>Boslaan</b> (tussen Spoor en N65)	7200	7400
<b>Zonneweilaan</b> (tussen Loonsebaan en Spoor)	900	3800
<b>Lekkerbeetjenlaan</b> (tussen Spoor en John F. Kennedylaan)	1100	5300
<b>John F. Kennedylaan</b> (tussen Lekkerbeetjenlaan en N65)	3600	5800

De cijfers van de tabel onderstrepen nogmaals de gemaakte keuzes in het kader van het Verkeers- en Vervoerplan: de geplande ontsluitingsroutes krijgen meer verkeer te verwerken. De Boslaan blijft een belangrijke aansluiting op de rijksweg voor verkeer van en naar Cromvoirt, de Lunettenlaan, de woonomgeving Eikenlaan, Vught-Zuid en de N65. Ook door het afsluiten van de De Bréautélaan op de rijksweg zal het bestemmingsverkeer voor een deel gebruik maken van de Boslaan. Het afsluiten van de De Bréautélaan is het gevolg van de komst van een voetgangers- en fietstunnel onder de N65. De tunnel waarborgt voor het langzaam verkeer een verkeersveilige verbinding tussen het zuidelijk en noordelijk deel van Vught.

Mede om de capaciteit op de Boslaan, de J.F. Kennedylaan, maar tevens op de gehele N65, te vergroten zijn samen met Rijkswaterstaat aanvullende maatregelen voorzien, die voldoende extra capaciteit bieden zodat het verkeer op de N65 maar ook het verkeer vanaf de Vughtse wegen van, naar en over de N65 kan rijden zonder daarbij in een lange rij wachtende te hoeven staan.

Ook de Lekkerbeetjenlaan en de Zonneweilaan zullen worden heringericht.

#### ***Bedenkingen Vereniging:***

*Niets is minder waar. De geprojecteerde opstelstroken op de J.F. Kennedylaan en de Boslaan scheppen alléén meer ruimte voor het toekomstige aanbod van weggebruikers die voor de stoplichten moeten wachten om de N65 te kunnen oprijden of oversteken.*

***Prioriteit blijft : een soepele en snelle doorgang voor het verkeer Den Bosch-Tilburg v.v.***  
*De Vereniging stelt nadrukkelijk dat zij niet tegen de aanleg van een fietstunnel onder de N65 is. Zij is alléén tegen de geplande locatie (De Bréautélaan/Martinilaan), omdat dit de afsluiting van een belangrijke aansluiting op de N65 ten gevolge heeft.*

*Wanneer de gemeente in haar besluit volhardt dan zijn wij van mening dat eenzelfde oplossing zoals bij de Martinilaan is voorgesteld (de laan blijft open voor gemotoriseerd verkeer richting Tilburg door middel van een "lus" op de N65) ook wordt toegepast voor de De Bréautélaan voor gemotoriseerd verkeer richting 's-Hertogenbosch.*

*Op deze wijze blijft de laan functioneren als belangrijke ontsluitingsweg voor Vught-Noord, inclusief het Stadhouderspark.*

*Bij bovenstaande bedenkingen zij nog aangetekend dat de sinds december 2006 sterk verhoogde frequentie van het treinverkeer (personen- en goederenvervoer) leidt tot het veel langer gesloten zijn van de spoorwegovergangen in de wijk; de verkeersdruk in de twee beschikbare ontsluitingswegen neemt daardoor sterk toe. In dit kader verwijzen wij nog naar de voornemens van ProRail om spoorwegovergangen in onder meer het Plan-gebied Villapark/Loonsebaan geheel af te sluiten.*

*Door de Vereniging in het verleden ingediende zienswijzen op het Voorontwerpbestemmingsplan "Stadhouderspark" (bijlage 2) en de beoordeling van de gemeente Vught daarop in de Nota Zienswijzen.*

#### **Zienswijze Vereniging**

*Bij de in dit plan beschreven aanpassingen van de verkeersstructuur wordt niet ingegaan op de gevolgen die de ontwikkeling van een nieuw wijkonderdeel met 650 woningen en slechts één ontsluitingsweg heeft op de bestaande wijk, met name op het terrein van de verkeersafwikkeling binnen die wijk, en dus mede op de leefbaarheid.*

*Hierbij dient te worden aangetekend dat in de bestaande wijk andere nieuwbouwplannen worden ontwikkeld, die voorzien in nog eens 150 tot 200 nieuwe woningen. Dat betekent dat in een bestaande wijk met 1600 woningen ruim de helft (ongeveer 850) nieuwe woningen wordt toegevoegd, waarbij er vanuit is te gaan dat zulks tenminste een extra dagelijkse verkeersstroom van ca 1200 auto's en zeker zoveel fietsers met zich brengt.*

*Niet alleen verzuimt de gemeente voor het Plangebied "Stadhouderspark" en het Plangebied Villapark/Loonsebaan een adequate verkeersstructuur te ontwikkelen.*

*Erger nog, de gemeente voorziet zelfs een afsluiting van de gehele wijk, doordat bijna alle aansluitingen van de wijk op de N65 worden afgesloten.*

*En dat betekent dat de door de gemeente voorgestelde belangrijkste gebiedsontsluitingsstructuur in Vught-Noord, (Noordelijke ontsluitingsweg - Loonsebaan - Zonneweilaan - Lekkerbeetjenlaan - J.F. Kennedylaan) een onaanvaardbare hoeveelheid verkeer krijgt te verwerken, met als direct gevolg dat Vught-Centrum en Zuid bij een groot verkeersaanbod nagenoeg onbereikbaar worden voor Vught-Noord en (in omgekeerde richting) Vught-Noord nagenoeg onbereikbaar wordt voor Vught-Centrum en Zuid.*

#### **Beoordeling zienswijze door gemeente Vught**

Onder 2.2.b en 2.2.c van het E.I zijn wij vanuit een samenhangende benadering van de verkeersproblematiek uitvoerig ingegaan op de gevolgen voor het bestaande wegennet, waaronder de in de zienswijze genoemde wegen met een toekomstige ontsluitingsfunctie, op de aanvullende maatregelen die door ons op deze laatste wegen worden voorzien en op de bereikbaarheid van het Vughtse centrum en Vught-Noord. Wij mogen hiernaar nogmaals verwijzen.

De - in de zienswijze als knelpunten omschreven - maatregelen zoals het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de De Bréautélaan op de N65, het voor autoverkeer afsluiten van de gelijkvloerse overweg Loonsebaan door de realisering van een fiets- en voetgangerstunnel en het langer gesloten zijn van de spoorwegovergangen (waaronder de overgang Loonsebaan) zijn feitelijk juist weergegeven en worden als zodanig door ons niet onderkend. Integendeel, de onderlinge samenhang van deze in het Verkeers- en Vervoersplan voorziene maatregelen zijn juist reden geweest om een nieuwe ontsluitingsstructuur voor Vught-Noord te ontwikkelen. De opvatting dat in dit verband verzuimd is een adequate verkeersstructuur te ontwikkelen, waarbij één nieuwe ontsluitingsweg mogelijk te weinig zou zijn, delen wij dan ook niet. Dit standpunt baseren wij op het uitgebreide en zorgvuldige onderzoek dat aan deze keuze vooraf is gegaan. Dat de gekozen oplossing gevolgen heeft voor een tweetal in de zienswijze genoemde bestaande ontsluitingsroutes is juist.

De opvatting dat de verkeersintensiteiten op de betreffende wegen onaanvaardbaar hoog worden en dat deze wegen niet geschikt zijn voor een ontsluitingsfunctie delen wij, met verwijzing naar het schema op pagina 16 van het E.I. echter niet. Bij de toekomstige uitwerking van plannen voor aanpassing van deze wegen worden de door inspreker genoemde aspecten als leefbaarheid en veiligheid voor fietsers nadrukkelijk meegenomen.

*De zienswijze beoordelen wij als ongegrond.*

#### ***Bedenkingen Vereniging:***

De Vereniging is van mening dat een soepele en snelle verbinding tussen Vught-Noord en Vught Centrum en Zuid v.v. van belang is voor alle inwoners van Vught.

Het belang is dermate evident dat wij op het standpunt staan dat de gemeente Vught de belangen van de inwoners moet prevaleren boven die van Rijkswaterstaat, die een snelle en soepele doorstroming voorstaat op de N65.

Gemeentelijke Diensten, Scholen, Culturele Instellingen, Winkelcentra, Dienstverlening, Onderwijs, Zorg & Welzijn en Sport zijn voornamelijk gevestigd in Vught-Zuid en Centrum. Vught-Noord biedt voornamelijk ruimte voor recreatie en sportieve activiteiten.

De gemeente Vught heeft de plicht als lokale overheid een soepele en snelle verbinding tussen beide delen van Vught te waarborgen.

#### ***Zienswijze Vereniging***

*De gemeente heeft daarbij ook geen enkele aandacht besteed aan wat die verhoogde verkeersintensiteit in de wijk betekent voor de leefbaarheid in de straten, waar het verkeer zich zal ophopen: wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit in verband met de verhoogde uitstoot van fijnstof en wat zijn de gevolgen voor de geluidsoverlast in verband met de hoge verkeersintensiteit in met name de twee straten die naast de noordelijke ontsluitingsweg open blijven: ook is geen aandacht besteed aan de veiligheid, nu het fietsverkeer veelal via de drukke wegen zich een weg moeten banen, omdat de hoofdstructuurwegen zowel voor het autoverkeer als voor fietsverkeer zijn bestemd (o.a. Aert Heymlaan en Boslaan).*

*Wij verwijzen ook naar het Besluit luchtkwaliteit 2005, zoals gewijzigd bij besluit van 5 december 2006 (Stb.674). De gemeente heeft wel de luchtkwaliteit met betrekking tot de ontsluitingsweg in de nieuw geprojecteerde wijk onderzocht, maar niet de gevolgen van een en ander voor de luchtkwaliteit in de bestaande wijk en met name in de omgeving van de wegen waar het verkeer doorheen "gepropt" moet worden.*



## Overige bedenkingen

### 1.

- Onze bedenkingen zijn dat geen nieuwe woonwijk van een zo grote omvang mag worden aangelegd voordat voor de gehele wijk Vught-Noord in een deugdelijke verkeersafwikkeling is voorzien. Dit is thans niet het geval. In plaats van maatregelen die een vlotte doorstroming van het verkeer en de te verwachten toename daarvan te nemen heeft de gemeenteraad maatregelen genomen die een vlotte doorstroming belemmeren. Wegen die van oudsher als doorgaande weg functioneren worden afgesloten (Loonsebaan). Het verkeer wordt min of meer gedwongen een volstrekt onlogische en langere route te kiezen. De onnodige extra milieueffecten daarvan zijn niet onderzocht althans onvoldoende toegelicht/onderbouwd. De cijfers en prognoses met betrekking tot de bestaande en te verwachten verkeersstromen zijn niet consistent en aantoonbaar onjuist: zonder deze is het onmogelijk om tot een goede afweging en goede inschatting van verkeers- en leefbaarheidseffecten te komen. Het is kortom niet verantwoord in dit stadium een bestemmingsplan goed te keuren, dat de bouw van enige honderden woningen mogelijk maakt, met alle verkeerseffecten van dien, terwijl de infrastructuur ter afwikkeling van dit verkeer voor de gehele wijk Vught Noord daarvoor volstrekt ondeugdelijk is en volgens de huidige plannen nog meer ongeschikt zal worden gemaakt.

### 2.

- Onze bedenkingen richten zich tegen de argumenten die de gemeente gebruikt om onze zienswijze niet gegrond te verklaren. Dit lot treft overigens bijna alle overige 26 zienswijzen. In de Nota Zienswijzen Ontwerpbestemmingsplannen "Stadhouderspark", "Twee percelen oostzijde Kruishoeve-weg Vught" en "Partiële herziening van het bestemmingsplan Randweg- 's-Hertogenbosch-Vught" van 21 augustus 2007, hierna te noemen de Nota, motiveert de gemeente de ongegrondheid van onze zienswijze. In het algemeen zij opgemerkt dat de gemeente de diverse zienswijzen clustert onder een breed scala van onderwerpen, en deze clusters vervolgens becommentarieert. De specifieke zienswijzen zijn daarbij niet altijd te onderkennen, en is het commentaar van de gemeente of te algemeen, of te zeer toegespitst op een enkel onderdeel. De herhaling van het gemeenschappelijke standpunt, zonder in te gaan op hetgeen daartegen is aangevoerd, verschaft geen inzicht in de beweegredenen van de gemeenteraad om de zienswijzen ongegrond te verklaren. Reeds omdat een inzichtelijke en deugdelijke motivering ontbreekt kan het besluit van de gemeenteraad niet worden goedgekeurd.

### 3.

- Onder hoofdstuk 2. Infrastructuur van de Nota wordt onder sub b en sub c mede ingegaan op onze bezwaren die zien op: het ontbreken van een integrale verkeersstructuur voor de gehele wijk Vught-Noord met inachtneming van alle belangen, het ontbreken van alternatieven voor slechts één ontsluitingsweg uit de nieuw te bouwen wijk met 650 woningen en het als uitgangspunt nemen van onjuiste verkeersprognoses.

## Overige bedenkingen (vervolg)

### 3. (vervolg)

- De gemeente verwijst in haar motivering voor de niet gegrondverklaring naar hoofdstuk 1.1.a. van het Eindverslag Inspraak Voorontwerpbestemmingsplan "Kazerneterreinen", zoals vastgesteld in de collegevergadering van 13 februari 2007, hierna te noemen het Eindverslag. De gemeente legt in extenso uit hoe de diverse plannen met betrekking tot de ontsluitingsstructuur tot stand is gekomen. De gemeente stelt vervolgens: de wijk Vught Noord ligt tussen N65 en het Drongelens kanaal en wordt doorsneden door twee spoorlijnen. Deze situatie is bepalend voor de bestaande verkeersstructuur met al haar problemen. Deze beperken de mogelijkheden voor alternatieve ontsluitingen aanzienlijk. Vervolgens gaat de gemeente als volgt in op de voornemens die er al zijn om de bestaande wijk af te sluiten: de Loonsebaan is een belangrijke ontsluitingsroute voor Vught Noord. (ons commentaar: maar die gaat dicht). Het aantal aansluitingen op de kruisingen met de N65 wordt teruggedrongen, aldus de gemeenten (ons commentaar: van 6 naar 2, en het gaat hierbij om belangrijke ontsluitingswegen voor de gehele wijk!).

### 4.

- Vervolgens concludeert de gemeente: Aangezien de bestaande infrastructuur ontoereikend is voor een blijvend goede en veilige afwikkeling van het verkeer zal de ontwikkeling van de diverse bouwlocaties dit uiteraard niet bevorderen. Reden waarom de gemeente is gekomen tot een adequate oplossing: namelijk de (lees: één) noordelijke ontsluitingsweg. Dit is, naar onze mening, een onbegrijpelijke redenering. Wij bepleiten dan ook dat de huidige, bestaande situatie moet worden geoptimaliseerd, zolang fundamentele oplossingen, zoals een verdiepte ligging van de N65 en ondertunneling van spoorbanen, niet binnen bereik liggen. Aan optimalisering van de bestaande situatie dient in ieder geval het open houden van de bestaande routes ten grondslag te liggen. Hierbij zij overigens opgemerkt dat de gemeente in haar motiveringen vervolgens alleen maar het noordelijke deel van Vught Noord betreft, en dus voorbijgaat aan de essentie van onze bezwaren, dat de ontwikkeling van het bestemmingsplangebied "Stadhouderspark" moet worden gezien in de brede context van de gehele wijk; zeker waar het gaat om de verkeersstructuur dient een en ander bezien te worden met inachtneming van de belangen van alle inwoners, bestaande en toekomstige. De gemeente kan dat niet afdoen met de opmerking dat helaas voor alle andere ontsluitingswegen toevallig al andere plannen waren voorzien en dat de ontwikkeling van het bestemmingsplangebied met 650 woningen (en daarenboven nog 200 woningen in andere gebieden) in die eerdere plannen geen verandering kan brengen. Wij vinden dat zeer onzinnig: de gemeente hoeft alleen die eerdere plannen niet uit te voeren en de situatie te laten zoals deze nu is: dan zijn er voldoende uitvalswegen in de gehele wijk om iedereen: fietsers, voetgangers en automobilisten en openbaar vervoer een veilige weg te bieden, waarbij de overlast, die gemotoriseerd verkeer nu eenmaal met zich brengt, evenredig over de wijk wordt verdeeld.

## Overige bedenkingen (vervolg)

### 5.

- Ten aanzien van de verkeersprognoses verwijst de gemeente andermaal naar het Eindrapport. Alle zienswijzen die zijn aangetekend tegen de onjuiste verkeersprognoses die de gemeente heeft gebruikt, zijn ongegrond verklaard. De gemeente geeft in extenso aan welke onderzoeksbureaus zijn gebruikt en probeert op een voor de burgers volstrekt niet te volgen wijze uit te leggen, waarom de resultaten van die onderzoeken zo uiteen zouden kunnen lopen, en waarom de cijfers die andere inbrengers van zienswijzen hebben gegeven niet zouden kunnen kloppen. Met verwijzing naar de tabel op bladzijde 16 van het Eindrapport geeft de gemeente aan wat in haar visie de definitieve prognoses zullen zijn voor een aantal straten in de wijk, en met name voor de twee overblijvende uitvalswegen naar de N65.
- Voor de Zonneweilaan, de Lekkerbeetjenlaan en de John F. Kennedylaan is de te verwachte toename van het verkeer desastreus; voor wat betreft de Boslaan is de vraag of het cijfer voor 2006 niet veel te hoog is ingeschat; de gemeente heeft immers ook bij eerdere prognoses voor de Loonsebaan veel te hoge cijfers gegeven. Het voordeel (voor de gemeente) is wel dat bij met een hoge beginnorm de voorziene stijging meevalt.
- De gemeente stelt dat deze cijfers zijn opgenomen in het nieuwe regionale verkeersmodel dat gehanteerd zal worden bij de verdere uitwerking van de plannen; dat model is niet uit te leggen of te tonen, want het is een computermodel dat wordt beheerd door een externe partij. De gemeente geeft alleen de input voor dit model. Daar kan de burger het meedoen. Maar de meeste burgers weten inmiddels ook dat een uitkomst van een computermodel in hoge mate wordt beïnvloed door de kwaliteit van de input. De gemeente geeft niet eens aan welke cijfers dan als input hebben gediend.
- De gemeente motiveert niet waarom ons bezwaar dat er geen verkeerssituatie wordt gecreëerd die een evenredige verdeling van de verkeerslast over de wijk geeft, niet gegrond is. Integendeel: de gemeente geeft met cijfers onderbouwd aan, waar en waarom de verkeerslast zeer onevenredig over de wijk is verdeeld. Maar dat is een door de gemeente veel gebruikte tactiek: constateren dat wat de klagers aandragen, juist is, en vervolgens constateren dat de zienswijze ongegrond is.

### 6.

- In hoofdstuk 2.2 van de Nota wordt mede ingegaan op onze zienswijze ten aanzien van kort gezegd, het sluipverkeer, de verkeersoverlast, de bereikbaarheid en de ontsluiting. Ook hier geeft de gemeente ons weer gelijk en stelt dat de in onze zienswijze omschreven knelpunten (namelijk, het afsluiten van bijna alle bestaande uitvalswegen) niet worden ontkend. Integendeel, zo stelt de gemeente, de onderlinge samenhang van die maatregelen zijn reden geweest om een nieuwe ontsluitingsstructuur voor Vught Noord te ontwikkelen. Deze redenering is in zijn onderlinge samenhang volstrekt onbegrijpelijk.

## Overige bedenkingen (vervolg)

### 6. (vervolg)

- De gemeente verwijst bij haar verdere motivering wederom naar het Eindverslag, maar in het betreffende hoofdstuk (2.2.b en 2.2.c) wordt voornamelijk ingegaan op het noordelijke deel van Vught Noord. De gemeente gaat ook hier weer voorbij aan de essentie van onze zienswijze: gezien de ontwikkelingen rondom het bestemmingsplangebied, in combinatie met alle andere ontwikkelingen in de wijk, moet de gemeente de verkeersafwikkeling in een gestructureerd geheel plaatsen. De gemeente kan niet elk onderdeel van de wijk separaat bezien zoals bijvoorbeeld het:
  - onderhavige bestemmingsplangebied;
  - bestemmingsplan Margriet;
  - bestemmingsplan Aert Heymlaan;
  - bestemmingsplan Villapark/Loonsebaan;
  - het nog te ontwerpen bestemmingsplan N65;
  - het nog te ontwerpen bestemmingsplan De Koepel.
- De gevolgen van al die plannen afzonderlijk op met name de verkeersafwikkeling in de hele wijk zijn te omvangrijk; deze dienen in een integraal kader te worden beschouwd, ter bescherming van de belangen die de bewoners van de wijk hebben bij een veilige, leefbare wijk.
- Dat de gemeente de verkeersproblemen, samenhangend met de ontwikkeling van het "Stadhouderspark", te fragmentarisch aanpakt, moge onder meer ook blijken uit haar redenering op bladzijde 17 van het Eindverslag Inspraak: zij constateert daar dat als er geen aanpassing van de wegenstructuur zou plaatsvinden, er met name op de route Loonsebaan grote afwikkelingsproblemen zouden ontstaan, met name omdat de verwachte groei van het treinverkeer ertoe zal leiden dat de spoorwegovergang frequent gesloten zal zijn. De gemeente gaat er daarbij aan voorbij dat de twee uitvalswegen die naast de noordelijke ontsluitingsweg open mogen blijven ook een spoorwegovergang hebben: de Zonneweilaan en de Boslaan. Ook daar is nu al een sterk verhoogde frequentie van het treinverkeer: en dat leidt, met de verwachte verkeersprognose van de gemeente (zie de tabel op bladzijde 16) niet tot afwikkelingsproblemen? De redenering van de gemeente is ook hier weer volstrekt onbegrijpelijk.

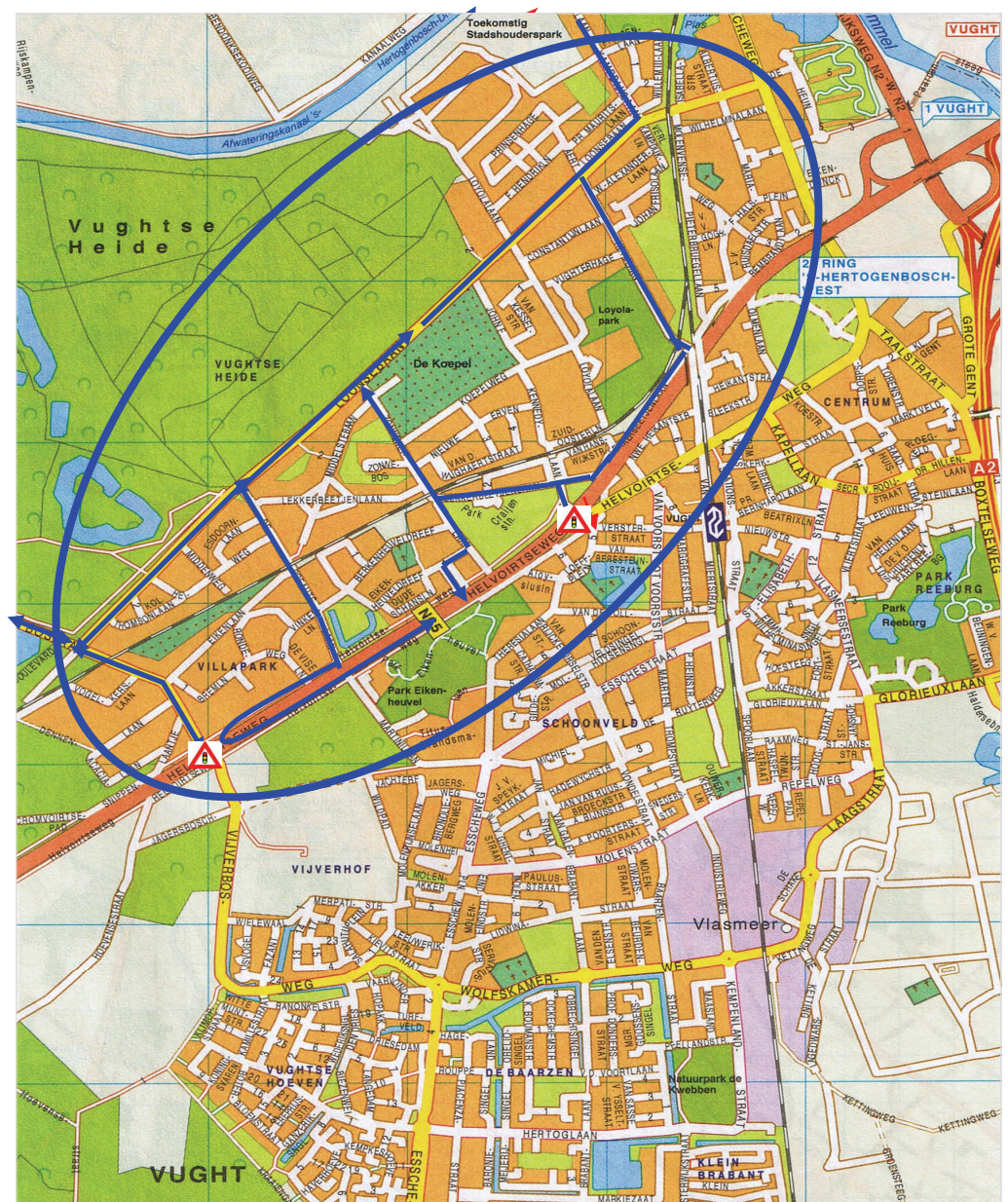
### 7.

- Ten aanzien van onze zienswijze dat het leefklimaat in de wijk met de voorgestelde maatregelen van de gemeente er sterk op achteruit zal gaan, gaat de gemeente in hoofdstuk 5.3.b van de Nota nader in op de Lucht. De gemeente geeft een voor ons onbegrijpelijk exposé over een CAR-rekenmodel, maar gaat niet in op onze specifieke zienswijze. Het argument van de gemeente is overigens simpel: er hoeft geen MER-procedure te worden gevolgd. Maar het rekenmodel wijst uit dat de waarden niet worden overschreden. Niet wordt aangegeven waar is gemeten: ook in de Lekkerbeetjenlaan (verhoging van de verkeersintensiteit van 1100 naar 5300) of in de Zonneweilaan? (verhoging van 3300 naar 4700; de cijfers zijn ontleend aan de tabel op bladzijde 16 van het Eindverslag).

## Samenvattend

De Vereniging acht de motivering van de gemeente om haar inspraakreacties en zienswijzen ongegrond te verklaren onbegrijpelijk, inconsistent en niet altijd ter zake doende. De gemeenteraad van Vught heeft niet onderkend, dat de realisering van een woonwijk zoals het bestemmingsplan toestaat, onaanvaardbare gevolgen heeft voor de omgeving met name op het punt van de verkeersafwikkeling en de daaraan verbonden milieuconsequenties. (Vergelijk afdeling bestuursrechtspraak Raad van State 4 februari 2004, zaaknummer 200302189/1).

Aan het besluit van de Raad van de gemeente Vught van 27 september 2007 tot goedkeuring van het bestemmingsplan "Stadhouderspark" behoort goedkeuring te worden onthouden.



## *Bijlage 1.*

VERENIGING PLATFORM VUGHT STRUCTUREEL

Secr.: Boslaan 3  
5263 GW VUGHT

Vught, 25 september 2006

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vught

Geacht College,

Door deze wenden wij ons tot u met onze:

1. Zienswijze op het voornemen tot verlenen van vrijstelling artikel 19, lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening voor de aanleg van de zogenaamde Noordelijke Ontsluitingsweg en
2. Inspraakreactie op het Voorontwerpbestemmingsplan "Kazerneterreinen".

Met wij bedoelen wij de Vereniging Platform Vught Structureel, ten deze vertegenwoordigd ex artikel 13 van haar statuten door de voorzitter de heer ir. F. van Mook, wonende aan de Zonneweilaan 19 te Vught en de secretaris mevrouw mr M.E.G. van Erp, wonende aan de Boslaan 3 te Vught, alsmede beide laatstgenoemden voor zich in privé.

De Vereniging Platform Vught Structureel heeft als doelstelling het behartigen van de belangen van de leden van de vereniging en van de belangen van de bewoners van het gebied van de gemeente Vught, gelegen langs en ten noorden van de Rijksweg N65, hierna te noemen Vught- Noord, bij

- handhaving en de verdere ontwikkeling van een goede verkeers-, vervoers-, omgeving-en woonstructuur in en nabij Vught –Noord;
- handhaving en bevordering van een goede bereikbaarheid van Vught-Noord en van de overige delen van de gemeente Vught en overige bestemmingen vanuit Vught-Noord;
- de beperking van overlast in Vught-Noord van doorgaand verkeer, anders dan over de N65, en van verkeersoverlast in zijn algemeenheid, waaronder mede te verstaan : geluids-, fijnstof en andere milieuoverlast.

De Vereniging Platform Vught Structureel telt 203 leden en donateurs, allen woonachtig in Vught-Noord, en reageert vanuit haar statutaire doelstelling ter behartiging van de belangen van haar leden en donateurs op de voornemens van de Gemeente Vught ten aanzien van het verlenen van vrijstelling artikel 19, lid 1 als hierboven omschreven onder 1. en het Voorontwerpbestemmingsplan als hierboven omschreven onder 2.. De heer Van Mook en mevrouw Van Erp doen zulks als belanghebbende bewoners van de wijk Vught-Noord.

ad 1. Zienswijze op het voornemen tot verlenen van vrijstelling artikel 19, lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening voor de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg

## *Bijlage 1. (vervolg)*

Wij verzoeken u met klem af te zien van het voornemen tot het verlenen van vrijstelling artikel 19, lid 1 Wet Ruimtelijke Ordening voor de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg (hierna te noemen: de weg) om navolgende redenen:

- de weg is zodanig geprojecteerd in het Voorontwerpbestemmingsplan "Kazerneterreinen" dat er geen zicht bestaat op hoe de aansluiting in Noordelijke richting op het bestaande wegennet gerealiseerd zal worden. Dit klemt temeer nu er geen enkele duidelijkheid bestaat op de realisatie van de Rondweg Den Bosch – Vught door de Gement, op welke rondweg de weg uiteindelijk geacht wordt aan te sluiten: de realisatie van de rondweg is immers nog onderwerp van een procedure bij de Raad van State. Gezien de ongewisheid van de uitspraak is er geen enkele reden om nu reeds de weg plannen, laat staan dat daarvoor nu reeds een versnelde procedure ex artikel 19 Wet Ruimtelijke Ordening nodig is. Dat de weg nodig zou zijn voor het bouwverkeer, zoals door de gemeente gesteld, is op geen enkele wijze aangetoond.
- in het voorontwerpbestemmingsplan "Kazerneterreinen" is geen enkele indicatie gegeven wat de gevolgen van de geplande weg zullen zijn voor de afwikkeling van het verkeer dat vanaf die onsluitingsweg 'zijn verdere weg' moet zoeken door de nieuw geplande wijk en het bestaande stratenplan van de wijk Vught-Noord. Dat verkeer zal immers als bestemming hebben niet alleen 's-Hertogenbosch en de Loonsebaan, maar ook Vught-Centrum en Vught-Zuid via de kruispunten van de straten die Vught-Noord ontsluiten met de N65. Zelfs al zou het bestaande stratenplan in de wijk ongewijzigd blijven, dan zal de verkeersstroom vanuit de nieuw geplande wijk (met een voorzien aantal woningen van 640 en een door de Vereniging Platform Vught Structureel geschat aantal motorvoertuigen van 800 tot 1000) tot een onaanvaardbare overlast in verkeersintensiteit, verkeerslawaaï en luchtverontreiniging leiden voor de bewoners van de gehele wijk Vught-Noord. Daarbij is op te merken dat deze verkeersstroom zich zal voegen bij het nu al intensieve verkeer en het sluipverkeer dat thans reeds tot een te grote belasting van de wijk leidt. In het Structuurplan "Kazerneterreinen" vastgesteld op 6 april 2006 is het door de gemeente als volgt aangegeven (pag. 11): 'de verkeersontsluiting in het noordelijk deel van Vught laat te wensen over en dient te worden verbeterd'..... Een zo grote verkeersstroom erbij is onaanvaardbaar. Bovendien worden, naast de ontwikkeling van de "Kazerneterreinen" met 640 woningen en andere voorzieningen, ook reeds door de gemeente plannen uitgewerkt voor verdere bebouwing in Vught – Noord, te weten bebouwing van de Aert Heymlaan met 65 woningen en het bebouwen van het huidige sportterrein de Koepel, gelegen aan de President Kennedylaan en de Koepelweg. Kortom: alleen maar meer verkeer, met alle gevolgen van dien, indien niet een gestructureerd plan voor geheel Vught- Noord wordt ontwikkeld met betrekking tot de verkeersafwikkeling, gelet op alle voornemens en ontwikkelingen.
- het probleem van de voorziene verkeersafwikkeling vanuit de nieuwe wijk via de weg zal alleen maar tot veel grotere problemen leiden omdat de gemeente voornemens is een groot aantal aansluitingen vanuit Vught-Noord op de N65 af te sluiten, zodat het verkeer zich (bij realisatie van alle plannen en voornemens van de gemeente) door een enkele weg zal moeten persen, namelijk via Loonsebaan, Zonneweilaan, Lekkerbeetjenlaan.

## *Bijlage 1. (vervolg)*

De Vereniging Platform Vught Structureel (toen nog io) heeft in mei 2006 aan het College van Burgemeester en Wethouders schriftelijk gevraagd ter zake van die ontwikkeling een nadere cijfermatige onderbouwing te geven van de aantallen te verwachten verkeersbewegingen op genoemde wegen na effectuering van de door de gemeente voorgenomen maatregelen. Tot op heden heeft het College op deze concrete vraag nog geen inhoudelijk antwoord gegeven. Deze gegevens lijken toch onontbeerlijk alvorens er een plan kan worden ontwikkeld dat onder andere leidt tot de voorgenomen aanleg van een weg die minder of geen ongewenste gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling in de gehele wijk.

- nog prangender wordt deze problematiek als men kennis neemt van de voornemens van ProRail, welke voornemens bekend zijn bij de gemeente Vught, om een groot aantal spoorwegovergangen in Vught-Noord af te sluiten waardoor bij realisatie van de verkeersafwikkeling via de weg en het aansluitende stratenplan de door de gemeente geplande verkeersrouting via alleen de Loonsebaan, Zonneweilaan, Lekkerbeetjenlaan tot een farce wordt. De enige uitweg uit Vught-Noord, behalve via de weg (als die tenminste kan worden aangesloten op de nog niet bestaande rondweg Den Bosch-Vught) is dan via de Boslaan. Zulks is uiteraard onaanvaardbaar. Overigens zal Vught dan geheel in twee separate stukken zijn gesplitst, met alle negatieve gevolgen van dien voor de bereikbaarheid van middenstand, scholen, zorg, die immers praktisch alleen in Vught- Centrum en Vught- Zuid zijn voorzien, en voor de toegankelijkheid in Vught- Noord van ambulance, brandweer en politie.  
En let wel: alle verkeer in Vught- Noord, veroorzaakt door huidige en nieuwe bewoners en door het sluipverkeer (dat door de weg niet wordt belemmerd, integendeel zelfs), zal dus met deze problematiek worden geconfronteerd.

Bovenstaande argumenten lijken ons van zodanig zwaar belang dat het College van Burgemeester en Wethouders niet anders kan dan af te zien van het voornemen tot verlenen vrijstelling artikel 19, lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening voor aanleg Noordelijke Ontsluitingsweg en zich nader te beraden op een adequate verkeersafwikkeling van de voorziene nieuwe woonwijk op de Kazerneterreinen, gebaseerd op deskundig onderzoek en met inachtneming van ook de belangen van de (huidige en toekomstige) bewoners van de wijk Vught-Noord, waarbij de visie verder zou moeten reiken dan alleen de weg, en zich ook zou moeten richten op het bestaande stratenplan van de wijk Vught-Noord, inclusief de N65.

### ad 2. Inspraakreactie op het Voorontwerpbestemmingsplan 'Kazerneterreinen'

Aangezien de verkeersontsluiting van de geplande bebouwing als voorzien in het Voorontwerpbestemmingsplan 'Kazerneterreinen' (hierna te noemen het plan) op volstrekt ondeugdelijke gronden is gebaseerd en niet voorziet in een adequate ontsluiting van een wijk die 640 woningen zal gaan tellen menen wij dat het onverantwoord is om verder uitwerking te geven aan het plan.



## *Bijlage 1. (vervolg)*

De verkeersafwikkeling in het huidige Vught-Noord laat nu al te wensen over, zoals door de gemeente onderkend in het Structuurplan Kazerneterreinen, terwijl de door de gemeente voorziene plannen met betrekking tot verkeersafwikkeling niet bepaald bijdragen aan de verdere ontwikkeling van een goede verkeers-, vervoers-, omgeving-en woonstructuur van de wijk, zoals hierboven omschreven onder ad 1. Zienswijze op het voornemen tot verlenen vrijstelling artikel 19, lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening voor aanleg Noordelijke Ontsluitingsweg, welke omschrijving hier als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.

Naar onze visie zal de bouw van een woonwijk, waarvandaan naar schatting 800 tot 1000 auto's hun bestemming zullen moeten vinden via Vught-Noord naar onder andere Vught-Centrum en Vught-Zuid, een zodanige verkeerschaos met zich brengen dat de bouw van een wijk als gepland pas dan doorgang kan vinden als de verkeersproblematiek op een adequate manier onder ogen is gezien en is opgelost.

Wij verzoeken het College van Burgemeester en Wethouders dan ook dringend om geen nadere uitwerking aan het plan te geven, doch deze in zijn geheel te heroverwegen met inachtneming van de belangen van alle (huidige en toekomstige) bewoners van Vught-Noord.

Hoogachtend,

Vereniging Platform Vught Structureel,  
namens deze en voor zichzelf:

F. van Mook,  
voorzitter

M.E.G. van Erp,  
secretaris

## *Bijlage 2.*

Aan de Raad van de gemeente Vught  
via de afdeling Ruimte  
T.a.v. de heer C. van Kuijk  
Postbus 10.100  
5260 GA Vught, Vught, 31 mei 2007

Geachte Dames en Heren,

Door deze brengt de vereniging Platform Vught Structureel, gevestigd te Vught, haar zienswijzen over het ontwerp bestemmingsplan "Stadhouderspark" onder uw aandacht.

Overeenkomstig artikel 13 van haar statuten (bijlage 1) wordt de vereniging vertegenwoordigd door de voorzitter ir. B. Hilberts en de secretaris mw mr. M.E.G. van Erp.

Blijkens artikel 4 van haar statuten is het doel van de vereniging:

"het behartigen van de belangen van de leden van de vereniging en van de belangen van de bewoners van het gebied van de gemeente Vught, gelegen langs en ten noorden van de rijksweg N 65, hierna te noemen "Vught-Noord", bij:

- handhaving en de verdere ontwikkeling van een goede verkeers-, vervoers-, omgeving- en woonstructuur in en nabij Vught-Noord;
- handhaving en bevordering van een goede bereikbaarheid van Vught-Noord en van de overige delen van de gemeente Vught en overige bestemmingen vanuit Vught-Noord;
- de beperking van overlast in Vught-Noord van doorgaand verkeer, anders dan over de N 65 en van verkeersoverlast in zijn algemeenheid, waaronder mede te verstaan: geluid-fijnstof- en andere milieuoverlast;"

De vereniging kent thans 203 leden, die allen zeer verontrust zijn over de ruimtelijke ontwikkelingen in Vught-Noord.

De vereniging dient te worden aan gemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene Wet Bestuursrecht.

De vereniging heeft eerder een inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan Kazernerreinen ingediend (bijlage 2). Op de daarin gevatte stellingen en argumenten is het college van burgemeester en wethouders in zijn reactie van 15 februari 2007, verzonden 16 februari 2007, met bijlage, in het geheel niet ingaan. Wij handhaven onze stellingen en argumenten en verzoeken u deze als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

We lichten ons standpunt als volgt toe:

De gemeente voorziet voor de ontsluiting van het gebied Stadhouderspark met 650 geplande woningen de aanleg van de zogenaamde noordelijke ontsluitingsweg die via de huidige bebouwing aansluiting geeft op de nieuwe randweg 's-Hertogenbosch-Vught. De gemeente gaat er daarbij kennelijk vanuit dat deze aansluiting gerealiseerd zal kunnen worden op de wijze zoals zij thans voorziet, hoewel dat nog geenszins zeker is: immers het goedkeuringsbesluit voor het bestemmingsplan voor de betreffende randweg is door de Raad van State vernietigd.

## *Bijlage 2. (vervolg)*

In het aan U ter vaststelling voorgelegde ontwerp-bestemmingsplan wordt niet ingegaan op de gevolgen die de ontwikkeling van een nieuw wijkonderdeel met 650 woningen en slechts één ontsluitingsweg heeft op de bestaande wijk, met name op het terrein van de verkeersafwikkeling binnen die wijk, en dus mede op de leefbaarheid.

Hierbij dient te worden aangetekend dat in de bestaande wijk nog andere nieuwbouwplannen worden ontwikkeld, die voorzien in nog eens 150 tot 200 nieuwe woningen. Dat betekent dat in een bestaande wijk met 1600 woningen ruim de helft (ongeveer 850) nieuwe woningen wordt toegevoegd, waarbij er vanuit is te gaan dat zulks tenminste een extra dagelijkse verkeersstroom van ca 1200 auto's en zeker even zoveel fietsers met zich brengt, in een wijk waarvan de gemeente zelf al heeft aangegeven dat de verkeersstructuur voor het huidige verkeersaanbod onvoldoende is.

Niet alleen verzuimt de gemeente voor het bestemmingsplangebied en de omgeving daarvan een adequate verkeersstructuur te ontwikkelen, maar in combinatie met de ontwikkeling van het Stadhouderspark voorziet de gemeente in een afsluiting van de gehele wijk doordat bijna alle aansluitingen van de wijk op de N65 worden afgesloten. Dit betekent dat de huidige en de nieuwe verkeersstromen in zuidelijke en noordelijke richting zich over twee doorgaande wegen zullen moeten persen, namelijk via de Zonneweilaan-Lekkerbeetjenlaan-J.F. Kennedylaan naar de kruising met de N65 en via de Boslaan naar de kruising met de N65. Dat betekent, zoals in onze eerdere zienswijzen aangegeven, dat Vught-Centrum en Vught-Zuid nagenoeg onbereikbaar worden, en omgekeerd de wijk Vught-Noord nagenoeg onbereikbaar wordt voor de andere Vughtenaren die in Vught-Noord willen recreëren en voor de hulpdiensten.

De gemeente sluit daarbij dan nog thans bestaande doorgaande wegen af (o.a. de Loonse Baan) en dwingt het verkeer onder meer over de Zonneweilaan-Lekkerbeetjenlaan-J.F. Kennedylaan; deze wegen lenen zich niet voor de functie van een doorgaande weg). De gemeente heeft zich voor een aantal van deze voorgenomen maatregelen overigens gebaseerd op verkeersstellingen die aantoonbaar onjuist zijn gebleken.

Wij hebben in mei vorig jaar al op basis van de Wet Openbaar Bestuur gevraagd om een cijfermatige onderbouwing van de verkeersbewegingen, die ten grondslag hebben gelegen aan een aantal van de door de gemeente voorgenomen maatregelen; tevens verzochten wij om rapportages met betrekking tot de milieu-effecten van genoemde maatregelen. Wij zijn het antwoord nog wachtende.

Hierbij zij nog aangetekend dat de sinds december 2006 sterk verhoogde frequentie van het treinverkeer (personen-en goederenvervoer) leidt tot het veel langer gesloten zijn van de spoorwegovergangen in de wijk; de verkeersdrukke in de betreffende straten neemt ook daardoor sterk toe. In dit kader verwijzen wij nog naar de voornemens van ProRail om spoorwegovergangen in de wijk geheel af te sluiten, zoals nader toegelicht in onze eerdere zienswijze.

De gemeente geeft als argument voor het treffen van de in de vorige alinea genoemde maatregelen aan dat daarmee een adequate ontsluiting van het bestemmingsplangebied wordt gerealiseerd en dat sluipverkeer van zuid naar noord wordt belemmerd. Een adequate ontsluiting ontbreekt ten enenmale, zoals hiervoor geschetst, en als verkeer van zuid naar noord wordt belemmerd, wordt ook het verkeer van noord naar zuid belemmerd! Met andere woorden, de verkeersintensiteit in de wijk, en dan met name in de straten waar nog wel verkeer doorheen mag, wordt onaanvaardbaar hoog en de voorziene verkeersafwikkeling kan alleen maar tot chaos leiden. Het tegenhouden van sluipverkeer enerzijds en een vlotte en efficiënte doorstroming van het verkeer zijn doelstellingen die niet gediend worden door de thans reeds voorziene maatregelen. De chaos kan alleen maar groter worden als straks 1200 auto's meer gebruik moeten gaan maken van de enkele nog overblijvende doorgaande wegen.

## *Bijlage 2. (vervolg)*

De gemeente heeft daarbij ook geen enkele aandacht besteed aan wat die verhoogde verkeersintensiteit in de wijk betekent voor de leefbaarheid in de straten, waar het verkeer zich zal ophopen: wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit in verband met de verhoogde uitstoot van fijnstof en wat zijn de gevolgen voor de geluidsoverlast in verband met de hoge verkeersintensiteit; ook is geen aandacht besteed aan de veiligheid, nu het fietsverkeer veelal via de drukke wegen zich een weg moet banen, omdat de hoofdstructuurwegen zowel voor autoverkeer als voor fietsverkeer zijn bestemd ( o.a. Aert Heymlaan en Boslaan).

Wij verwijzen ook naar het Besluit luchtkwaliteit 2005, zoals gewijzigd bij besluit van 5 december 2006 (Stb.674)

### Conclusie:

Het is onze zienswijze, dat geen nieuwe woonwijk mag worden aangelegd voordat in een deugdelijke verkeersafwikkeling is voorzien.

Dit is thans niet het geval. In plaats van maatregelen die een vlotte doorstroming van het verkeer en de te verwachten toename daarvan te nemen heeft uw raad maatregelen genomen die een vlotte doorstroming belemmeren. Wegen die van oudsher als doorgaande weg functioneren worden afgesloten (Loonsebaan). Het verkeer wordt min of meer gedwongen een volstrekt onlogische en langere route te kiezen. De onnodige extra milieueffecten daarvan zijn niet onderzocht. De cijfers en prognoses met betrekking tot de bestaande en te verwachten verkeersstromen zijn niet consistent en aantoonbaar onjuist: zonder deze is het onmogelijk om tot een goede afweging en goede inschatting van verkeers-en leefbaarheidseffecten te komen.

Het is kortom niet verantwoord in dit stadium een bestemmingsplan vast te stellen, dat de bouw van enige honderden woningen mogelijk maakt, met alle verkeerseffecten van dien, terwijl de infrastructuur ter afwikkeling van dit verkeer daarvoor volstrekt ondeugdelijk is en volgens de huidige plannen nog meer ongeschikt zal worden gemaakt.

Wij melden ons bij deze aan voor de mondelinge toelichting van 19 juni 2007 te 20.00 uur.

Hoogachtend,  
Vereniging Platform Vught Structureel

B. Hilberts, voorzitter

M.E.G. van Erp, secretaris