

Beste raadsleden, wethouders en burgemeester van de gemeente Venlo,

In antwoord op uw brief d.d. 21 december 2016, kenmerk 1061821.

De in 2010 uitgevoerde bereikbaarheidsvisie die 2 externe adviesbureaus uitgevoerd hebben (volgens uw brief) omhelsd in beide gevallen niet de variant onder aan de brug ter hoogte van de Antoniuslaan. In het rapport van Oranjewoud (MER Kazerneterrein Blerick Definitieve notitie verkeerseffecten Kenmerk OJW124/Hnb/0774 Datum publicatie 25 mei 2011) staat alléén dit; ***“De spoorlijn vormt hierbij een belangrijke barrière. Gezien het ruimtebeslag van een dergelijke oplossing is het niet mogelijk een ontsluiting te realiseren nabij de brug over de Maas (bij Antoniuslaan).”*** Dit staat op blz.16 zónder enige onderbouwing, zonder enig onderzoek of verwijzing naar een onderzoek. Dit citaat, dat niets meer dan een conclusie is, heeft iedereen de mond gesnoerd omdat men er vanuit gaat dat al die rapporten kloppen. Dit citaat is het enige wat in al uw rapporten te vinden is over deze alternatieve oplossing én dit citaat wordt in alle verweer gebruikt als reden waarom er niet naar deze oplossing gekeken is, ook bij de bezwaarschriften op het bestemmingsplan die in 2013 al ingediend zijn. Onlangs heb ik het onderzoeksrapport over de alternatieve oplossing opgevraagd maar dat blijkt er überhaupt niet te zijn! Er is helemaal geen onderzoek verricht naar deze oplossing. Sterker nog... Er is geen enkele onderbouwing gegeven (zelfs nu nog niet) waarom het NIET mogelijk is om ter plekke een afrit naar de Venrayseweg te maken. Zélfs in de gesprekken met de projectleider, Rogier Huizinga en de verkeersdeskundige, Jasper van Beek heeft men geen correcte onderbouwde reden kunnen geven waarom een afrit daar niet mogelijk zou zijn. Ik trek daarom ook zéér in twijfel of dit onderzoek is weggelaten omdat er andere belangen spelen of hebben gespeeld. Ik weet dat Holland Casino destijds een eis heeft gesteld voor een DIRECTE ontsluiting naar de Eindhovenseweg. Dat speelt sinds 2014 al niet meer.

Enkele cruciale vragen waar ik nog steeds geen antwoord op heb gekregen zijn;

1. **Waarom is er geen onderzoek verricht naar de alternatieve oplossing?**
2. **Om welke redenen is het niet mogelijk om een afrit naar de Venrayseweg te maken?**
3. **Wie heeft (of had) er belang bij ongelijkvloerse kruising bij het station in Blerick?**
4. **Waarom is een dergelijk belang groter dan het belang van de omwonenden?**

Ik verwijt de gemeente dat er geen aantoonbaar onderzoek is gedaan naar alternatieve oplossingen. Er is wél een conclusie getrokken die gebaseerd is op "het" onderzoek dat nooit verricht is. In veel brieven, rapporten, verweer op bezwaarschriften, communicatie, toespraken en presentaties wordt er verwezen naar "het" onderzoeksrapport waarop bovenstaand citaat gebaseerd is. Ook in de presentatie naar de gemeenteraad die ik ter inzage heb gekregen. Iedereen is voorgelogen met een conclusie die niet klopt, althans die niet uit onderzoek blijkt. Ik vind het dan ook hoogst kwalijk te nemen dat deze verwijzing onterecht gebruikt werd en daarmee iedereen op de verkeerde voet heeft gezet. Een andere keuze was er immers niet. Is dit mogelijk strafbaar te noemen? Het lijkt erop dat het besluit genomen is door misleiding van het gemeentebestuur, of op valse voorwendselen, of op een ander strafbaar feit; De verwijzing naar een niet bestaand onderzoek.

5. **Wat is de mening van u en het gemeentebestuur hierover?**

In de brief (uw kenmerk 1061821) die ik vrijdag van u gekregen heb staat het volgende:

“De door u aangehaalde oplossing is afgefallen omdat deze niet voldeed aan de strategische uitgangspunten voor de ontsluiting van het Kazernekwartier.” Dat is een andere reden dan die altijd gebruikt is in het verweer. Wat is het antwoord nu? Voldoet het alternatief niet, is het niet veilig óf was het toch technisch onmogelijk? Het geeft mij een ongeloofwaardig gevoel dat u nu met een andere redenen komt als de reden die eerst gegeven werd. Bovendien worden er mondeling ook steeds weer andere redenen gegeven door uw ambtenaren. U schrijft hierboven dat de door mij aangehaalde oplossing is afgefallen. Dat wil zeggen dat u deze variant wél heeft meegenomen in het besluit. Het is dus aan de orde is geweest en u wist dus dat déze variant er was! Vreemd genoeg is het nergens terug te vinden waarop dit besluit gebaseerd is. Hoe kan een strategisch beste oplossing gekozen worden als er geen basis onderzoek is geweest en geen strategisch vergelijk te vinden is. Op de tweede bladzijde stelt u dit; **“Op meerdere momenten hebben wij ons met de gemeenteraad gebogen over de verkeersafwikkeling van het Kazernekwartier. Dat is gebeurd bij de vaststelling van het projectplan in 2011, inclusief extra toelichting op de plannen voor de ontsluiting in de raad, bij de vaststelling van het bestemmingplan. “**

Het is te betreuren dat er niemand overwogen heeft om de variant mee te nemen bij het maken van die plannen. Daarnaast is de invulling van het Kazernekwartier na 5 jaar rondleuren veranderd. Drie van de vier bedrijven hebben zich teruggetrokken uit het plan Lijnstad. Daardoor is de verkeersbelasting ook veranderd vanwege het vervallen van het MFC. De locatie van de parkeergarages / parkeergelegenheden zijn heel anders worden. Men kan hier spreken van een voortschrijdend inzicht vanwege invullingen die anders zijn geworden dan voorheen werd voorzien. Ook het voortschrijdend inzicht van mevrouw van Knippenberg is, naar alle waarschijnlijkheid, niet verder onderzocht of heroverwogen.

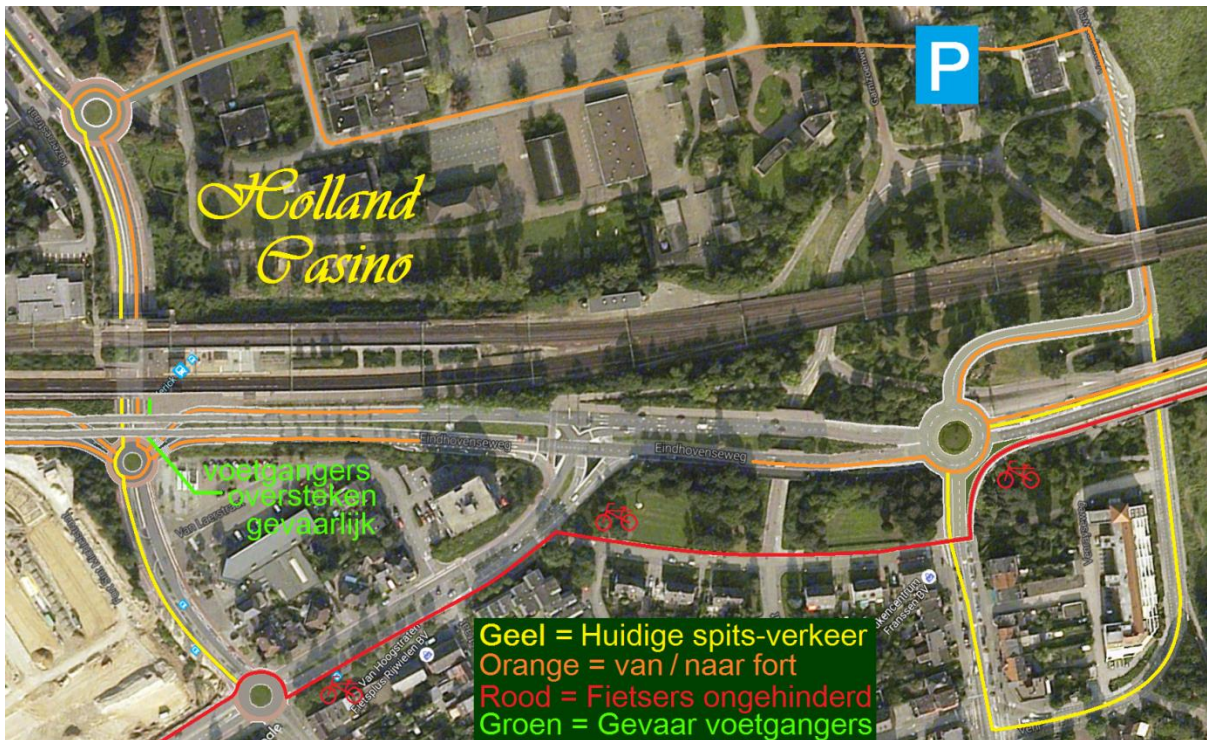
Vragen:

6. Waarom geeft u weer een andere reden waardoor er voor de stationslocatie gekozen is?
7. Waarom is er geen wijziging gekomen in het bestemmingsplan stammende uit 2011?
8. Is de vergunningsaanvraag van deze ongelijkvloerse kruising middels een WABO ingediend?
9. Waar zijn de notulen c.q. reportages van de momenten dat u zich met de gemeente hebt beraad over de verkeersafwikkeling en het afvallen van de door mij aangehaalde oplossing?
10. Waar is de onderzoekrapportage van het voortschrijdend inzicht van mevrouw knippenberg?

Verder schrijft u:

“Uitgangspunten voor de keuze voor een oplossing was namelijk niet alleen dat deze moest zorgen voor een vlotte⁽¹⁾ en veilige⁽²⁾ verkeersafwikkeling, maar moest anticiperen op alle vormen van ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt (robuustheid⁽³⁾), moest passen bij de stedenbouwkundige uitgangspunten⁽⁴⁾ (verkeersluwe Maaszijde/Venrayseweg) en moest passen bij de verkeerscirculatie doelstelling⁽⁵⁾ uit het Gemeentelijk Verkeers en Vervoer Plan⁽⁶⁾ (ontlasten route Koninginnesingel – Eindhovenseweg – Stadsbrug). Deze strategische vertrekpunten zijn alleen⁽⁷⁾ te realiseren met een centrale robuuste hoofdontsluiting⁽⁸⁾ voor autoverkeer via de Kazernestraat en staat dus los van alternatieven die technisch⁽⁹⁾ ook nog mogelijk zouden zijn.”

Dat zijn heel wat punten die u aanhaalt. Ik wil ze hierna graag behandelen.



1. Een vlotte doorstroming? In mijn eerste brief heb ik u al geschetst wat de verkeerssituatie in Blerick oplevert als de geplande oplossing doorgang vindt. Om er enkele te noemen;
 - Er staat nu al elke dag een file op de Kazernestraat voor de rotonde van de Burgemeester Gommansstraat tot achter de tunnel, soms zelfs tot aan de Horsterweg.
 - Verkeer dat vanaf richting Eindhovenseweg-west naar Blerick Centrum wil rijden zal de nieuwe afslag nemen omdat dit de kortste is. Vervolgens zorgt dat weer voor overbelasting van de Pepijnstraat (die veel te smal is met al die geparkeerde auto's).
 - Men veroorzaakt een extra toename van het verkeer over de Kazernestraat en de rotonde van de Burgemeester Gommansstraat. Deze rotonde is volgens een verkeersonderzoek* uit de bus gekomen als druk en gevaarlijk knooppunt waarop vele fietsers vanuit Venlo passeren.
 - Het verkeer dat nu nog via de Antoniuslaan naar de Venrayseweg rijdt, komende vanuit Blerick-centrum/Baarlosestraat en vanuit Venlo, zal ook via deze nieuwe kruising en de Kazernestraat naar de Venrayseweg moeten rijden.
 - Daar bovenop komt het "nieuwe verkeer", het verkeer dat naar de nieuwe parkeerplaatsen aan de Venrayseweg rijdt omdat er in Venlo te weinig parkeergelegenheid is. Maar ook het "nieuwe verkeer" naar Het Fort van Venlo (waar 600.000 bezoekers per jaar verwacht worden) zal een forse verhoging zijn van de verkeersbelasting.

Een vele vlottere doorstroming zou er zijn als het verkeer zijn normale route naar het centrum blijft handhaven en het verkeer vanuit Venlo direct achter de brug naar de Venrayseweg kan afgeleiden. Je hebt dan de ontsluiting al voordat je de bebouwde omgeving van Blerick inrijdt. Ook zal de brug ontlast worden doordat het verkeer dat linksaf naar de Antoniuslaan wil afslaan niet meer een hele rijbaan op de brug stilzet vanwege de hele korte voorsorteerstrook voor linksaf-verkeer. Dit druist in tegen uw Gemeentelijk Verkeers en Vervoer Plan (ontlasten route Koninginnesingel – Eindhovenseweg – Stadsbrug). Bovendien is er in het verkeersonderzoek* sowieso al aangegeven dat het kruispunt Eindhovenseweg/Antoniuslaan nog vóór 2020 een groot verkeersknooppunt oplevert.

* Verwijzing naar GVVP-DEELNOTA 2013-2023 Dynamisch Verkeersmanagement EN naar de Definitieve notitie verkeerseffecten, Kenmerk OJW124/Hnb/0774, 25 mei 2011, Goudappel

Vragen:

11. Is er in het verkeersonderzoek tussen 2004 en 2009 rekening gehouden met deze nieuwe verkeersstromen?
12. Waarom is de verkeersstroom bij variant B niet meegenomen in het verkeersonderzoek? U geeft immers in deze brief aan dat er andere dan technische redenen gekozen is voor optie A.

2. Veilige verkeersafwikkeling.



Dit zou de nieuwe situatie bij het station in Blerick worden als het plan doorgaat. Het wordt een gevaarlijke situatie voor treinreizigers die naar de ingang van het station lopen, bij het oversteken van de nieuwe afrit. In dit voorbeeld kom je de Eindhovenseweg afrijden vanuit Venlo en nader je de oversteekplaats voor voetgangers en fietsers. Deze loopt achter de pijler langs en ligt in de schaduw van de viaduct waardoor de personen slecht zichtbaar zijn. (zie de 6 voetgangers in de schaduw van de viaduct). Ik houd mijn hart vast en wil graag, ook middels deze brief, voorkomen dat hier (dodelijke) ongelukken plaatsvinden. Gebeurt dat wel.... dan vind ik dat de gemeente Venlo hier haar verantwoordelijk voor mag nemen!!

13. Veilige verkeersafwikkeling. Geldt dat ook voor fietsers en voetgangers?

14. Wie is er verantwoordelijk voor deze gevaarlijke oversteekplaats?

15. Heeft u zich gerealiseerd dat een dergelijke situatie voorkomen kan worden als men voor het alternatief kiest?

3. Wat verstaat u onder "robuustheid"

16. Is dat een groot viaduct met hoge betonnen keerwanden die de verzakking van het spoor moeten tegengaan?

17. Of bedoelt u een aansluiting op de 2-baans Kazernestraat die toch al overbelast is in de spits? Ik begrijp niet waar u op doelt in deze ruime zin van het woord.

4. "Stedenbouwkundige uitgangspunten (verkeersluwe Maaszijde/Venrayseweg)" Ik vraag mij af waar deze stelling vandaan komt. Er werd vroeger gesproken over een knip op de Venrayseweg. Hier is echter later weer vanaf gezien. De Venrayseweg is aangelegd om het woon-werkverkeer

naar het industriegebied te geleiden. Als deze functie vervalt dan zal het verkeer op de Kazernestraat daardoor nog meer toenemen.

16. [Waarom is een verkeersluwe Venrayseweg nodig?](#)

17. [Waar staan deze stedenbouwkundige uitgangspunten vermeld?](#)

5. U verwijst naar allerlei uitgangspunten, plannen, doeleinden etc. wat uw verhaal erg onduidelijk maakt voor de burger. Ik gebruik mijn logisch beredeneringsvermogen. Kunt u mij duidelijk maken wat u hiermee bedoeld en wat het inhoud?

18. [Wat houdt deze verkeerscirculatiedoelstelling in? \(in burgerlijke taal\)](#)

6. In het Gemeentelijk Verkeers en Vervoer Plan spreekt u ook van het ontlasten van de route Eindhovenseweg. In uw plan wordt deze juist sterker belast. Het verkeer van en naar de parkeerplaatsen komt erbij evenals het verkeer van en naar het Fort. Als u de Venrayseweg daarbij verkeersluw wordt dan komt dat verkeer er ook nog bij. Vanuit de andere kant zal het verkeer wat normaal op de Groot Bollerweg voor 2 drukke spoorwegovergangen moet wachten eerder de route via de Eindhovenseweg naar het industrieterrein of de Venrayseweg kiezen. Ook het verkeer dat naar Blerick Centrum wil zal de nieuwe afslag kiezen omdat dit veel korter is. Dat betekent nóg meer extra belasting van de Eindhovenseweg en de Kazernestraat dus! Daarnaast zou de Eindhovenseweg versmald worden naar 2 banen waarvan ik mij afvraag of dit afdoende is om deze toegenomen verkeersstromen allemaal te verwerken. Klopt het dat de tunnel onder het spoor verhoogt/verlaagt wordt? Is het de bedoeling dat het vrachtverkeer ook deze afslag kan nemen naar het industrieterrein en naar Blerick. Daar is niet direct iets over te vinden. Het zou echter erg jammer zijn want nu is het vrachtverkeer afhankelijk van de route via de Groot Bollerweg. Zo houdt men het vrachtverkeer vanzelf buiten het stedelijk gebied. Dit nieuwe kruispunt heeft alleen maar een verkeersaantrekkende werking en geeft daarmee ook een drukkere Eindhovenseweg.

19. [Hoe denkt u dit verkeer allemaal via de nieuwe rotonde en de Kazernestraat af te leiden?](#)

[Bovendien voorzie ik de véle overstekende voetgangers en fietsers naar het station \(onder bij de afrit\) ook nog een behoorlijke verkeers-opstoppende werking zullen hebben.](#)

20. [Hoe moet ik mij dat voorstellen, ontlasting van de Eindhovenseweg? Dat kan toch alleen maar als het verkeer daarvóór al omgeleid wordt? Bijvoorbeeld direct naar de Venrayseweg.](#)

21. [Klopt het dat de tunnel wordt verhoogd waardoor ook het vrachtverkeer via dit knooppunt kan rijden en dus meer geluidsoverlast en fijnstof in de woonomgeving brengt?](#)

7. U schrijft: “Deze strategische vertrekpunten zijn alleen te realiseren met” Verklaar u nader. Er waren toch meerdere mogelijkheden maar er is gekozen voor deze oplossing zonder te kijken naar de strategische mogelijkheden van andere oplossing(en).

22. [Waarom is de variant onder aan de brug nooit onderzocht, zowel niet vanuit strategische, als verkeerskundige en als technische mogelijkheden?](#)

8. De gemeente heeft nu gekozen voor een robuuste hoofdontsluiting voor autoverkeer via de Kazernestraat (en de Eindhovenseweg). Een HOOFDONTSLUITING via de Kazernestraat die door de woonwijken loopt. Bovendien in tegenstelling tot het eerder genoemde Gemeentelijk Verkeers en Vervoer Plan (het ontlasten van de route Eindhovenseweg) vraag ik mij af; Is ontlasten dan tóch een robuuste hoofdontsluiting?

23. [Waar moet een hoofdontsluiting aan voldoen om robuust te zijn?](#)

9. U schrijft op voorhand dat de keuze los staat van alternatieven die technisch ook nog mogelijk zouden zijn. Hieruit maak ik op dat uw keuze al gevallen was voordat er een technisch, verkeerskundig en strategisch onderzoek is gedaan naar de mogelijke andere oplossingen.

24. Hoe kunt u een strategische beste keuze maken als er geen alternatieven onderzocht zijn?

U stelt onderaan in uw brief dat de verkeersontsluiting van het Kazerneterrein adequaat is onderzocht en dat er sprake is geweest van een zorgvuldige besluitvorming ter zake. Wat u echter vergeet is dat de gemeenteraad geen keuze heeft gekregen voor welke optie gekozen zou worden want er is geen alternatief gegeven. De gemeenteraad heeft alleen te horen gekregen: **“De spoorlijn vormt hierbij een belangrijke barrière. Gezien het ruimtebeslag van een dergelijke oplossing is het niet mogelijk een ontsluiting te realiseren nabij de brug over de Maas (bij Antoniuslaan”**. Ik ben van mening dat er géén adequaat onderzoek is gedaan omdat andere opties niet zijn onderzocht. Daarnaast vind ik het ook niet zorgvuldig te noemen als dit soort onderzoeken niet bekeken worden door raadsleden en wethouders. Waar is zo’n onderzoek dan voor? Om niet gelezen te worden? Dan had men namelijk gezien dat de opties niet onderzocht waren. Onbegrijpelijk!

Afsluitende vragen:

25. Wie is er verantwoordelijk voor de keuze van deze verkeersontsluiting?

26. Wie is er verantwoordelijk voor het niet onderzoeken van de alternatieven?

27. Wie is er straks verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in deze onveilige situatie?

28. Zijn de berekeningen voor de verkeersoverlast, de fijnstof en de geluidsoverlast gebaseerd op de extra verkeersstromen die er komen en waar kan ik de herberekeningen vinden?

Graag zou ik antwoorden hebben op de vragen die ik gesteld heb (1 t/m 28). Ik heb niets aan brieven waarin verwezen wordt naar allerlei uitgangspunten, strategische vertrekpunten, verkeerscirculatie-doelstellingen, stedenbouwkundige uitgangspunten, verkeers- en vervoerplannen.

Er staat nog geen schop in de grond. Het is nog steeds mogelijk om het plan tot een HALT te roepen. Ik ben ervan overtuigd dat de gemeente Venlo een grote fout begaat als het huidige plan doorgaat. Het wijzigingen van het bestemmingsplan is niet nodig want daar zijn andere mogelijkheden voor: Een zogenaamde WABO. Daardoor hoeft er niet veel tijd verloren te gaan. Neem mijn pleidooi ter harte en bezint eer gij begint.

Hoogachtend,

Antoine Gommans

