

Gemeenteraad van Goirle  
Postbus 17  
5050 AA Goirle

Goirle, 24 augustus 2020.

Betreft: reactie omwonenden Raadsvoorstel en Nota van zienswijzen

Geachte leden van de Goirlese Gemeenteraad,

Op 17 juli hebben we het Raadsvoorstel incl. de Nota van zienswijzen ontvangen, dat betrekking heeft op het ontwerp bestemmingsplan voor de locatie Van Besouw.

Wij betreuren het ten zeerste dat voor de behandeling van dit uitermate complexe dossier is afgezien van een beeldvormende vergadering, temeer daar er op het Raadsvoorstel en de bijbehorende Nota van zienswijzen het nodige valt af te dingen. In beide stukken staan tenenkrommende onjuistheden, worden zaken – al dan niet bewust – anders weergegeven dan in onze zienswijze beschreven, worden inhoudelijke opmerkingen uit onze zienswijze met stellingen afgedaan of rookgordijnen opgetrokken om de aandacht af te leiden waar wij in onze zienswijze feitelijk op hebben gewezen.

Het gevolg is dat we op alle punten het bos in worden gestuurd en met een enorme frustratie blijven zitten. “Waarom zou je nog de moeite nemen om hierop te reageren? Zonde van de tijd, ze doen toch wat ze willen” is de teneur van de reacties in de buurt. Het is aan de leden van de Goirlese Gemeenteraad ervoor te zorgen dat dit niet bewaarheid wordt.

In de oordeelsvormende vergadering is slechts 1 uur en 15 minuten uitgetrokken voor de behandeling van dit agendapunt. Veel tijd voor een inhoudelijk bespreking en discussie hierover is er niet. Om dit optimaal te faciliteren beperken we ons in deze reactie tot de essentie van de twee grootste bezwaren (verkeer en parkeren) en sluiten we af met een terugblik op het proces. De hoofdzaken dus.

## **1. Verkeer**

De ambitie is het Van Besouw terrein te herontwikkelen tot een autoluw woongebied. Om dit voor elkaar te krijgen is een ingenieus ontsluitingsplan ontworpen. Het nieuwe woongebied wordt met vijf wegen ontsloten: vier vanuit de Groeneweg – Kerkstraat en één vanuit de Beeksedijk:

1. bij de speeltuin (twee richtingsverkeer),
2. rechtstreeks vanuit de Groeneweg (tweerichtingsverkeer),
3. tegenover Kerkstraat 74a/76 (eenrichtingsverkeer),
4. tegenover Kerkstraat 86/88 (eenrichtingsverkeer) en
5. vanuit de Beeksedijk, met een weg die parallel loopt aan de Leij (tweerichtingsverkeer).

Alle 190 woningen in het plangebied worden ontsloten vanuit de richting Groeneweg – Kerkstraat. In Nota zienswijzen lezen we op pagina 13 dat men *“tot een zo evenredig mogelijke spreiding van de verkeersbelasting op de Kerkstraat en de Beeksedijk”* wil komen en dat men daarom voor *“een knip tussen de te ontwikkelen gebieden”* heeft gekozen. In de wetenschap dat de Groeneweg – Kerkstraat (erftoegangsweg, 30 km zone) van een totaal andere signatuur is dan de Beeksewijk (doorgaand verkeer, gebiedsontsluiting, 50 km weg), kunnen we enkel op basis van deze verkeersstructuur al concluderen dat van een evenredige spreiding geen sprake is. De knip die moet zorgen voor die evenredige spreiding van het verkeer is nergens te vinden.

Deze tekortkoming wordt gemaskeerd door de uitkomsten van het verkeersmodel. In de Nota zienswijzen lezen we op pagina 19 dat *“het verkeersmodel berekent wat voor het verkeer de snelste route is naar hun bestemming”*. Dat is *“gebruikelijk”* in Goirle, wordt als extra argument aangevoerd.

Het vervelende van modellen is, dat er altijd een uitkomst uit komt. Maar die uitkomst wordt wél bepaald door wat je er aan de voorkant aan uitgangspunten in stopt. Je moet met andere woorden, altijd kritisch kijken of de uitkomsten van het verkeersmodel wel kloppen met hoe het er in de praktijk aan toe gaat. En daar gaat het bij dit plan op mank.

In het verkeersmodel wordt het tracé Kalverstraat – Oranjeplein – Groeneweg aangeduid als erfontsluitingsweg, zeg maar oneerbieding: een karrespoor. Het gevolg van die labelling is dat het autoverkeer dat zo snel mogelijk naar het Van Besouw gebied wil, door het model via de Tivoortsebaan (westelijke route) of de Abcovenseweg (oostelijke route) naar de eindbestemming wordt geleid. Echter, een enkele uitzondering daargelaten rijden de meeste Goirlenaren via Tilburgseweg – Kalverstraat e.v. naar dit deel van Goirle. Mensen die aan het tracé Kalverstraat – Groeneweg wonen ervaren al jarenlang een toenemende verkeersdruk en die druk zal door dit plan alleen maar toenemen.

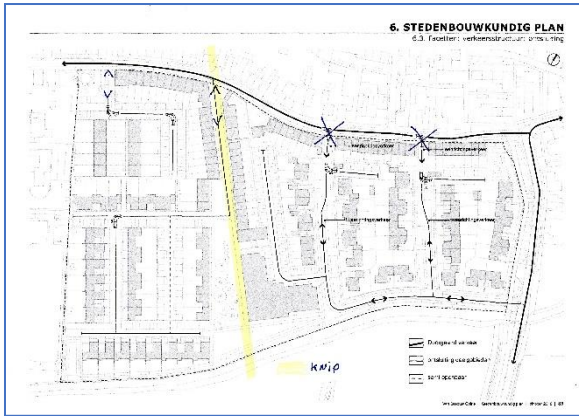
De toekomstige bewoners van Van Besouw zullen eveneens via de centrumroute rijden, een conclusie die wordt versterkt door het eerder gememoreerde feit dat alle woningen in het plangebied via de Groeneweg – Kerkstraat zijn te bereiken. Er is geen enkele prikkel om buitenom te rijden.

De stelling op pagina 13 van de Nota zienswijzen dat *“het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek bruikbaar is voor het beoogde doel”* is pertinent niet juist. De houding dat ‘wij het al jaren zo doen in Goirle’ lijdt tot een a-kritische houding ten opzichte van de uitkomsten van het model. Er wordt simpelweg toegewerkt naar een wenselijke uitkomst. Al hetgeen wij inhoudelijk hebben ingebracht wordt afgedaan met de opmerking dat *“ambtshalve is geconstateerd dat er onduidelijkheid in dit onderzoek zit”*. De herinrichting van de Tilburgseweg is in het verkeersonderzoek meegenomen zo lezen we, *“echter niet expliciet in de rapportage vermeld”*. Vrij vertaalt: het rammelt aan alle kanten, maar we kunnen nu niet meer terug. Men is bewust het inspraakproces gestart met materiaal dat niet deugt.

In onze gesprekken met de afzonderlijke fracties hebben wij het sterk verouderde GVVP ter sprake gebracht (het vertrekpunt voor al rekenwerk van Antea). Ook het probleem van de verkeerscirculatie is aan de orde gesteld en dan specifiek het feit dat “de ruit” – een rondweg om alle wijken goed te ontsluiten – niet compleet is. Aan de zuidkant heeft Goirle een probleem en met dit plan wordt het probleem alleen maar groter.

### **Oplossing**

En dat terwijl de oplossing zó voor de hand ligt. Een oplossing die geen nadelige consequenties heeft voor het plan als zodanig. Ons voorstel is om tussen de te ontwikkelen gebieden een logische knip te leggen, door het gehele plangebied dat ten oosten van het fabrieksplein ligt enkel te ontsluiten via de Beeksedijk (tweerichtingsverkeer). Dan worden inkomende en uitgaande automobilisten automatisch via de Beeksedijk – Abcovenseweg e.v. geleid. Die wegen hebben daar ook het juiste profiel voor. Het plangebied dat ten westen van het fabrieksplein ligt behoeft geen aanpassing. Het inkomend verkeer komt via de Groeneweg – Kerkstraat, terwijl het uitgaande verkeer evenredig wordt verdeeld over beide straten, zoals in de Nota zienswijzen staat beschreven (zie tekening).



Gelet op het feit dat er aan de Van Besouwkant van Goirle geen (grootschalige) ontwikkelingen meer kunnen plaatsvinden, wordt daardoor t.a.v. de verkeerscirculatie een definitieve status quo bereikt. Enkel de autonome groei van het autoverkeer kan nog aanleiding geven voor een eventuele aanpassing van omliggende wegen of kruispunten.

**Conclusie: een win-win situatie voor alles en iedereen en het kost helemaal niks extra's.**

## 2. Parkeren

Ons betoog t.a.v. het parkeren is heel eenvoudig: het is – gegeven de huidige planopzet – onvermijdelijk dat het parkeren voor een substantieel deel op de Kerkstraat wordt afgewenteld.

Van de 190 woningen die worden ontwikkeld heeft 20% de voordeur aan de Kerkstraat (20 woningen in fase 1A en 1B en 19 woningen in fase 2). Volgens de parkeertelling (zie de bijlage bij de Nota zienswijzen) worden 373 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 207 (= 56%) in het openbaar gebied.

Op pagina 20 van de Nota zienswijzen staat dat *“elke woning en/of woongebouw in het plangebied moet voorzien in voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied”*. Op basis van de parkeertelling lijkt dit te kloppen, waarbij men er gemakshalve vanuit gaat dat de nieuwe bewoners ook braaf in het plangebied gaan parkeren.

Uit de verhalen van oud-werknemers hebben wij begrepen dat de fa. Van Besouw een goede buur was en het personeel – als ze al met de auto kwamen – verplichtte om op het fabrieksterrein te parkeren. Parkeren in de buurt was uit den boze. In de Nota zienswijzen dicht de gemeente zich eenzelfde positie toe als de directeur van de fa. Van Besouw. Zo lezen we op pagina 20 – na de opmerking dat het plangebied moet voorzien in voldoende parkeergelegenheid – dat *“daarmee is geborgd dat de omgeving geen parkeeroverlast zal ondervinden van deze ontwikkeling”*. Op pagina 21 wordt er een schepje bovenop gedaan en lezen we dat *“de parkeervraag van deze ontwikkeling binnen het plangebied wordt opgelost en ook afdwingbaar is voor de gemeente bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de gebouwen”*. Op pagina 24 wordt gesteld dat *“overige bewoners (bedoeld wordt: bewoners die geen parkeerplaats op eigen terrein hebben) parkeren in het openbaar gebied binnen het plangebied”*, gevolgd door de climax dat het *“voor alle kopers op voorhand al duidelijk is dat ze moeten lopen naar geclusterde parkeerplaatsen”* en dat *“de gemeente er vanuit gaat dat dit ook geen probleem zal opleveren”*.

Een fraai staaltje wishfull thinking. In plat Gools gezegd “een wassen neus”. Wij gaan ervan uit dat dit wél een probleem zal opleveren. Gedrag laat zich namelijk niet afdwingen via een omgevingsvergunning. Een openbare parkeerplaats is een openbare parkeerplaats, of die nou in de

Kerkstraat of in het plangebied ligt. Iemand die aan de Kerkstraat woont zal als het enigszins kan ook in die straat parkeren. Dat is heel menselijk gedrag.

Op grond waarvan denkt de gemeente dit gedrag dan toch te kunnen sturen? Zonder aanvullende maatregelen is de belofte dat de omgeving geen parkeeroverlast zal ondervinden een loze. In de inleiding hebben we het over rookgordijnen gehad. De paragraaf over het parkeren staat bol van de rookgordijnen.

En dan te bedenken dat dit probleem 1,5 jaar geleden al is aangekaart door een buurtbewoner, in een zienswijze op het voorontwerp bestemmingsplan. Omdat de zienswijze enkele uren te laat was ingediend, vond men het belangrijker die terzijde te leggen dan er bij de verdere uitwerking van het plan z'n voordeel mee te doen. Erg onverstandig, ja zelfs arrogant.

Wij hebben niet om extra parkeerplaatsen gevraagd, zoals we in de Nota van zienswijzen lezen. We hebben aandacht gevraagd voor een bestaand probleem, waarvan wij het verstandig hadden gevonden als dat vooraf in kaart was gebracht en er bij de verdere uitwerking van het plan rekening mee was gehouden.

In de Nota van zienswijzen stelt de gemeente dat er ten aanzien van de vier parkeerplaatsen bij het speeltuintje geen sprake is van *“een evident privaatrechtelijke belemmering. Een privé weg/terrein kan pas openbaar worden als deze gedurende 30 jaren voor iedereen feitelijk toegankelijk is geweest”*, zo lezen we. Hoewel niet zo expliciet in onze zienswijze vermeld is het een feit dat de 4 parkeerplaatsen bij het speeltuintje er al vóór 1990 lagen en voor iedereen vrij toegankelijk waren. Door het informele gebruik over meer dan 30 jaar zijn ze wel degelijk verjaard en maken ze deel uit van de openbare parkeer capaciteit. Compensatie is voor die 4 parkeerplaatsen wel degelijk afdwingbaar.

### **Oplossing**

Ook ten aanzien van het parkeren ligt de oplossing zó voor de hand. En ook hier heeft onze oplossing geen nadelige consequenties voor het plan als zodanig. Ons voorstel om tussen de te ontwikkelen gebieden een knip te leggen, waarbij het plangebied dat ten oosten van het fabrieksterrein ligt enkel te ontsluiten via de Beeksedijk (tweerichtingsverkeer), heeft namelijk het positieve gevolg dat automobilisten automatisch naar dat plangebied worden geleid en daar ook zullen parkeren. De vier parkeerplaatsen bij de speeltuin kunnen worden gehandhaafd door het ontwerp van de woning die nu is voorzien op de plaats waar vroeger Kerkstraat 49 stond (bouwnummer 55) aan te passen. In plaats van een woning met een breedte van ca. 10 meter komt er dan een woning met een smallere – in het werk in te passen – beukmaat (vergelijkbaar met de woning die er heeft gestaan).



Het zou de NBU sieren als zij dit voorstel uit eigen beweging zou omarmen. Mocht het aan de opbrengstenkant al consequenties hebben, kan dit ruimschoots worden opgevangen door de verkoopprijzen van de ca. 90 woningen die nog niet in verkoop zijn gegaan aan te passen. Stel dat deze aanpassing van deze enkele woning tot een daling van de winst voor NBU leidt van € 70.000, kan dit ruimschoots worden gecompenseerd door de prijs van die 90 woningen met € 750 te verhogen. Een marginale verhoging gezien de verkoopprijzen die voor de woningen worden

gevraagd. Maar wij denken – gezien onze ervaringen met de bouwactiviteiten tot nu toe – dat de NBU aan de kostenkant een veelvoud kan besparen door het proces efficiënter te organiseren.

Deze twee oplossingen in combinatie met de door wethouder Fransen op 10 augustus jl. geopperde suggestie om bij de uitgifte van parkeervergunningen géén vergunning te verlenen aan de bewoners van de woningen die direct aan de Kerkstraat worden gerealiseerd (de oneven nummers), haalt de zorg voor parkeerproblemen direct weg uit de buurt.

**Conclusie: een win-win situatie voor alles en iedereen en het kost helemaal niks extra's.**

### 3. Proces

In de gesprekken met de afzonderlijke fracties hebben we ons ongenoegen over de opstelling van de afdeling die verantwoordelijk is voor (de totstandkoming van) het ontwerp bestemmingsplan niet onder stoelen of banken geschoven.

Het Bestuursakkoord 2018 – 2020 heeft als titel 'Goirle: duurzaam en dienstbaar'. *“Wij willen”* – zo lezen we – *“een ambtenaar die in de geest van onze regels en beleidsuitgangspunten meedenkt met inwoners om hun wensen mogelijk te maken. Dat betekent dat daar ook een belangrijke rol is weggelegd voor het college”*. We lezen verder dat *“duurzaamheid voor ons een breed begrip is. Het beperkt zich niet tot energie of andere klassieke milieuthema's. Voor ons is duurzaamheid in het sociaal domein net zo belangrijk”*.

Als het in de aanloop naar de verkiezingen tot een evaluatie van het Bestuursakkoord komt, kunnen wij op basis van onze ervaringen slechts tot de conclusie komen dat van die ambitie 'duurzaam en dienstbaar' in dit proces helemaal niets terecht is gekomen. Zoals we in de inleiding al schreven, de algemene teneur van de reacties in de buurt is dat *“ze toch doen wat ze zelf willen”*. En dat is zorgelijk.

In de inleiding schreven we al dat er in de stukken tenenkrommende onjuistheden staan, zaken anders worden weergegeven dan in onze zienswijze beschreven of rookgordijnen worden opgetrokken om de aandacht af te leiden waar wij in onze zienswijze feitelijk op hebben gewezen.

Het was bij het ambtelijk apparaat en het College van B&W uit-en-te-na bekend dat de contactpersonen voor de gemeente contacten onderhielden met een groep van ca. 40 huishoudens uit de omgeving van het plangebied, waar – vóór de corona periode – drie buurtvergadering voor zijn belegd om over de perikelen m.b.t. het Van Besouw terrein te praten. Wij hebben op onze knieën gelegen bij het ambtelijk apparaat en het College van B&W om ons in de corona periode op de een of andere manier tegemoet te komen, zodat wij – gegeven de beperkingen – toch op een ordentelijke manier met onze achterban konden overleggen. Helaas tevergeefs.

Zoals we in de gesprekken met de diverse fracties hebben aangegeven, werd ons pas op de laatste dag dat het ontwerp bestemmingsplan ter visie lag duidelijk dat je een pro forma zienswijze kunt indienen. In de Nota zienswijzen lezen we dat het zelfs mogelijk was om mondeling een zienswijze in te dienen. En wat lezen we in de Nota zienswijzen op pagina 12: *“het is onjuist dat de gemeente het indienen van een pro forma zienswijze verhinderd heeft”*. Je zou zo naar het gemeentehuis gaan en verhaal gaan halen!

In die groep van ca. 40 huishoudens zitten diverse ouderen, die niet beschikken over internet en bovendien vanwege de corona ook geacht werden binnen te blijven. En wat lezen we in de Nota zienswijzen op pagina 12? *“De gemeentebode heeft op 15 april 2020 een exemplaar van het ontwerp bestemmingsplan afgegeven bij drie van de indieners van deze zienswijze”*. Dit is niet meedenken met

inwoners, zoals in het Bestuursakkoord staat, dit is het ambtelijk straatje schoonvegen. Maar het ultieme dieptepunt is wel dat een bewoonster van 87 jaar twee dagen vóór de sluiting van de indieningstermijn het volledige ontwerp bestemmingsplan thuis bezorgd kreeg, een pak papier van meer dan 10 cm.



We weten niet hoe het jullie vergaat, maar bij het zien van deze foto springen ons de tranen in de ogen.

#### **Advies**

Als we ons even vermannen en meedenken aan een oplossing hoe het beter kan, dan komen we bij de omgevingsdialoog. In het Raadsvoorstel staat op pagina 5 dat het *“in onze gemeente gebruik is dat bij bestemmingsplannen een omgevingsdialoog/gesprek wordt gevoerd”*. Daar worden kennelijk geen voorwaarden aan verbonden, want in het Raadsvoorstel staat dat *“door initiatiefnemer een omgevingsdialoog is gevoerd met de omgeving. De direct betrokkenen/omwonenden zijn uitgenodigd voor een door initiatiefnemer georganiseerde informatieavond op 4 februari 2019”*.

Als zo’n informatieavond beperkt blijft tot een PowerPoint presentatie met een paar gelikte artist impressions, kan dit onmogelijk het predicaat ‘omgevingsdialoog’ krijgen. Bovendien ging het er bij die informatieavond over hoe het gebied er mogelijksterwijs uit zou gaan zien. Dat had nog helemaal niets met het bestemmingsplan te maken.

Het is aan de gemeente Goirle om serieus werk te maken van die omgevingsdialoog. Want met één opmerking in het Raadsvoorstel zijn we het absoluut eens, nl. dat *“met een goede omgevingsdialoog draagvlak gecreëerd wordt en de besluitvorming soepeler verloopt”*.

**Advies:** maak serieus werk van de omgevingsdialoog, neem je inwoners serieus en betrek ze op een volwaardige en volwassen wijze bij dit soort processen. Stel een programma van eisen op, waar initiatiefnemers zich aan dienen te houden.

#### **Tot slot**

Zodra een bestemmingsplan is vastgesteld wordt al hetgeen men in het plangebied wil doen, juridisch beoordeeld en getoetst op basis van de plankaart, plantoelichting, planregels en beeldkwaliteitsplan (het juridisch kader).

In de Nota van zienswijzen worden veel zaken toegelicht en onderbouwd met details uit het plan, zoals men dat denkt te realiseren. Feitelijk hebben die argumenten betrekking op een volgende fase van de planontwikkeling, die valt onder de omgevingsvergunning. In het bestemmingsplan is dit juridisch niet afdoende verankerd. Mocht het onverhoopt tegen zitten – bijv. een stagnatie in de verkoop van de woningen – kan de initiatiefnemer zo een ander plan binnen de contouren van het

alsdan vastgestelde bestemmingsplan ontwikkelen. De buurt heeft dan helemaal het nakijken. Dit wordt ook wel de salamtactiek genoemd, een tactiek waar projectontwikkelaars, juristen en andere bij dergelijke ontwikkelingen betrokken partijen veelvuldig en dankbaar ge-/misbruik van maken.

Wij konden niet anders dan onze reactie schrijven op basis van het Raadsvoorstel en de Nota van zienswijzen. Wij hopen dat deze reactie op een breed draagvlak mag rekenen binnen de gemeenteraad en dat de door ons voorgestelde planwijzigingen t.a.v. het verkeer en het parkeren door een ruime meerderheid gesteund worden. Maar laat u niet het bos in sturen en vergewis u ervan, dat deze aanpassingen dan volledig worden verankerd in het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan.

Wij rekenen in ieder geval op u!