

Antwoorden van de politieke partijen van de gemeente Heusden betreffende de GOL-plannen Vlijmen Oost op onderstaande vragen:

We hebben ernaar gestreefd om een volledig beeld te geven van de mening van de politieke partijen en danken dan ook de partijen voor hun bijdrage.

Vraag 1. Voor en nadelen van de GOL-plannen

- a. Kunt u de 3 belangrijkste voordelen van de GOL-plannen voor de bewoners van de kern van Vlijmen benoemen?
- b. Wat zijn volgens u de zorgpunten voor dit hele gebied?
N.B.: Onder de kern van Vlijmen verstaan wij het gebied tussen Abt van Engelenlaan, Tuinbouwweg, Voordijk, Molenhoek, Heidijk, Nassaulaan en de Jhr. de la Courtstraat.

Vraag 2. De kwaliteit van woon- en leefklimaat (m.n. geluidshinder, luchtkwaliteit en veiligheid) wordt bepaald door de mate van verkeersintensiteit.

- a. Is het in uw visie mogelijk om op een adequate manier de veranderende verkeerstromen, zowel qua intensiteit als qua routing door de straten van de kern te loodsen met de door de gemeente te nemen mitigerende maatregelen?
- b. Wij voorzien grote problemen onder andere in de St. Catharinastraat, Kennedybrug, Nassaulaan, Wolput-West, Vijfhoevenlaan, Prins Bernhardlaan, delen van de Mommersteeg, Van Leeuwenhoeklaan, Groen van Prinstererlaan. Bent u het hiermee eens?

Vraag 3. Zijn in uw visie de bewoners van Vlijmen voldoende betrokken bij:

- a. de noodzaak en nut van de ontwikkeling van de GOL-plannen;
- b. bij de vaststelling van de aanvullende en mitigerende maatregelen?
Zo ja, waar blijkt dit volgens u uit?

Vraag 4. In hoeverre vindt u dat de bereikbaarheid van Vlijmen gewaarborgd blijft voor het openbaar vervoer en in geval van calamiteiten voor politie, ambulance en brandweer?

Vraag 5 Het verkeersmodel van de GOL-plannen.

- a. Hoe interpreteert u de uitkomsten van het verkeersmodel dat GOL hanteert, rekening houdend met de veronderstellingen die aan het model ten grondslag liggen?
- b. Bent u voldoende geïnformeerd over het gehanteerde model en de mogelijke beperkingen die daaraan kleven?

Vraag 6. Het milieueffectrapport (MER) geeft naar ons idee beperkt zicht op de werkelijke situatie.

- Alles staat of valt met de juistheid van de in het model gehanteerde verkeersaantallen.
- Alleen het effect in het centrum van Vlijmen is in kaart gebracht en niet de effecten in de gehele kern van Vlijmen.
- De door de gemeente te nemen aanvullende en mitigerende maatregelen en de effecten daarvan zijn niet meegenomen in het MER.

Onderschrijft u deze visie?

Vraag 7. We moeten prioriteiten stellen bij de besteding van on 'relatief schaars geld' is uw terechte uitgangspunt bij het NIET uitvoeren van talloze ingediende wensen/plannen.

Vindt u dat de besteding van ruim 20 miljoen euro Heusdens geld + de eventuele extra kosten voor het project voor de realisatie van de GOL-plannen en (de daaraan toegedichte/ veronderstelde voordelen) 'past' in uw prioriteitschema of zouden volgens u andere prioriteiten gesteld moeten worden bij de aanwending van deze relatief schaarse middelen?

Vraag 8. Wat vindt u van ons alternatief?

Meerdere malen hebben wij ons alternatief voorgesteld aan de gemeenteraad. Tot nu toe is er geen positief advies van de gemeenteraad naar de wethouder uitgegaan om ons alternatief te onderzoeken.

Vraag	Gemeentebelangen	DMP
1a	<p>U vraagt naar de belangrijkste voordelen van de GOL-plannen voor de kern Vlijmen. Als partij proberen wij de belangen van alle inwoners van de gemeente Heusden te behartigen en moeten wij soms afwegingen maken die niet voor iedereen de beste keuzes zijn. De kern Vlijmen heeft echter ook bij ons een hoge prioriteit en onze fractieleden (waarbij onze vertegenwoordigers uit Vlijmen er helemaal bovenop zitten) zorgen ervoor dat deze belangen bij alle afwegingen meegenomen worden.</p> <p>Bij de GOL-plannen gaat het vooral om het integrale karakter van de plannen: het gaat niet alleen om verkeer, maar ook om natuur, recreatie, bedrijvigheid etc. In de documenten “Doelbereik GOL-oost” en “Doelbereik GOL-west” (zie website GOL) vindt u een mooi overzicht van de te behalen resultaten. Uiteindelijk gaat het om de vitaliteit en de kwaliteit van al onze kernen op lange termijn. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de leefbaarheid en aan de bereikbaarheid van onze kernen voor zowel inwoners als bedrijven.</p> <p>Dit gezegd hebbende zien wij als belangrijke voordelen voor Vlijmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermindering verkeersdruk Grote Kerk, Akker en daarmee ook het centrum van Vlijmen • Vermindering verkeersdruk rotonde Nieuwkuijk, de Jhr. de la Courtstraat en de Wolput • Verbetering van de bereikbaarheid en daarmee de voortgang van de woningbouw Grassen en Geerpark mogelijk maken • Verbetering bereikbaarheid bedrijventerreinen zoals 't Hoog 	<p>De verkeersdruk neemt de komende jaren verder toe door de groei van de bevolking en door economische ontwikkelingen. Ook de aanleg van onder andere de nieuwe woonwijken Geerpark en De Grassen en de verdere invulling van de bedrijventerreinen in Drunen en Nieuwkuijk hebben invloed op de toekomstige verkeersdruk. Hierdoor wordt de noodzaak om het verkeer buiten de kernen om naar de woonwijken te leiden, in plaats van door de centra, groter.</p> <p>Concreet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Minder verkeer op de Grote Kerk, Akker en Akkerstraat maar ook Wolput oost en aansluitende straten. Het is nu mogelijk om een randweg (Nieuwe randweg – Voorste Zeedijk – Tuinbouwweg – Abt van Engelenlaan) om de kern van Vlijmen te realiseren, waardoor het verkeer zich beter verdeeld door de kern van Vlijmen. 2. Betere fietsverbinding van en naar Den Bosch / Waalwijk en Nieuwkuijk / Haarsteeg. 3. Noord- Zuid verbinding realiseren voor natuur. <p>Uiteraard zijn er nog meer voordelen te noemen (Eindstraat Drunen, Waalwijk centrum, Ei van Drunen etc.), echter beperken wij ons tot de belangrijkste voor de kern van Vlijmen.</p>
1b	<p>Natuurlijk zijn er ook nadelen zoals meer asfalt in het buitengebied ten koste van het landbouwareaal. En vooral meer verkeersdruk op een aantal andere wegen, met name in Vlijmen-oost. Maar wij denken dat de hinder van de toegenomen verkeersdruk via mitigerende maatregelen voor een belangrijk deel opgelost kan worden.</p> <p>Belangrijk zorgpunt is de verkeersdruk op de A59. De invulling van de GOL plannen gebeurt in een samenwerkingsverband met meerdere partijen waarbij met name de rijksoverheid soms andere prioriteiten heeft dan de gemeente. Het college en de gemeenteraad hebben de verantwoordelijkheid de belangen van inwoners te behartigen. De uitkomst van de onderhandelingen is vaak een compromis waardoor niet altijd de ideale situatie voor alle inwoners van de gemeente kan worden gerealiseerd. Als gemeente zullen wij binnen onze gemeentegrenzen een bijdrage aan de oplossing hiervan moeten realiseren. Helaas heeft de Rijksoverheid vooralsnog geen grote prioriteit aan de A59 toegekend. Als Gemeentebelangen hebben wij aandacht voor de nadelen voor de inwoners en zullen wij ons uiterste best doen om ook de belangen en prioriteiten voor de kern Vlijmen mee te nemen in de besluitvorming.</p>	<p>Het streven om fase 1 en 2 samengevoegd te realiseren vinden wij een goede ontwikkeling. Wij hebben vooral zorgen over het onderliggende wegennet en de mitigerende maatregelen die genomen worden. Wij vinden het belangrijk dat er voldoende geld beschikbaar is voor goede oplossingen. En dat er samen met de bewoners gekeken wordt naar aanpassingen van wegen en kruispunten i.v.m. doorstroming maar belangrijk nog verkeersveiligheid. U moet dan denken aan kruispunten, zoals Mommersteeg-Vijfhoevenlaan, Mommersteeg-Tuinbouwweg etc. Maar ook de Kennedybrug en St. Catharinastraat en het sluipverkeer van en naar Helvoirt verdienen bijzondere aandacht. Tevens vinden wij het noodzakelijk dat de Tuinbouwweg een volwaardige randweg wordt met voldoende inprikkers. Deze randweg kan er zo voor zorgen dat het verkeer beter rondom Vlijmen gaat dan door Vlijmen en ontlast hiermee de Vijfhoevenlaan en Wolput en aansluitende straten.</p>
2a	<p>Duidelijk is wat ons betreft in ieder geval dat we met de huidige verkeersstructuur volstrekt vastlopen. Het verkeer in het centrum van Vlijmen loopt vast; de woningbouw in de Grassen en Geerpark stagneert als we deze verkeersproblemen niet oplossen. Met de GOL-plannen worden deze problemen zodanig opgelost dat er een betere spreiding van de verkeersdruk op de diverse straten in Vlijmen bereikt wordt. Dat zal op diverse plaatsen ook aanpassingen van de bestaande infrastructuur vragen. De gemeente is bereid om die mitigerende maatregelen te nemen en er wordt geld voor uitgetrokken. In het raadsvoorstel van 16 mei kunt u een overzicht van die maatregelen vinden. Zo wordt de Vijfhoevenlaan voorzien van geluidsarm asfalt. Op de Vijfhoevenlaan komen straks 5100 (west) resp. 6.100 (oost) auto's te rijden. Ter vergelijking: in de Kastanjelaan-west in Drunen, een vergelijkbare ntsluitingsroute, komen straks 5800 auto's te rijden en deze weg kent geen geluidsarm asfalt en de huizen staan er veel dicht op de weg.</p>	<p>In onze ogen is dit mogelijk mits de juiste en voldoende mitigerende maatregelen genomen worden. Een aantal maatregelen zijn er in het raadsvoorstel expliciet genoemd, deze zijn vooral gebaseerd op de verkeersintensiteit en de mate van doorstroming. In het kader van het GVVP (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) moet worden gezien of er ook maatregelen genomen moeten worden in het kader van verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld het kruispunt Mommersteeg-Vijfhoevenlaan. Om deze redenen hebben wij met positief resultaat gepleit voor een niet limitatieve opsomming van maatregelen. Er is een toezegging gedaan door de wethouder. Zie in deze ook het artikel op onze website (link in de mail).</p>

Vraag	Gemeentebelangen	DMP
2b	Geluidsarm asfalt zal mogelijk niet de enige maatregel zijn om de overlast te beperken. In het kader van verkeersveiligheid zullen mogelijk ook andere maatregelen nodig zijn zoals aanpassingen van diverse kruisingen. Dit soort maatregelen worden meegenomen bij de samenstelling van het nieuwe Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), waar op korte termijn een begin mee zal worden gemaakt. Gemeentebelangen ziet de mitigerende maatregelen in het raadsvoorstel van 16 mei als een startpunt; er zullen zeker op een aantal punten nog aanvullende maatregelen nodig zijn. Om deze zorgpunten helder in beeld te krijgen ontvangen we graag input van de bewoners.	Wij onderkennen de problemen en hebben hier nadrukkelijk aandacht voor gevraagd. Wel hebben wij er vertrouwen in dat door middel van de nodige mitigerende maatregelen en het anders inrichten van wegen en kruispunten de overlast beperkt kan worden. De meeste wegen kunnen de verkeersintensiteit aan. In het kader van het GVVP moeten we bezien of er ook maatregelen genomen moeten worden in het kader van verkeersveiligheid. Wij zullen dit zeer kort volgen.
3a	Bij de ontwikkeling van de GOL-plannen zijn de inwoners van de gehele gemeente Heusden en dus ook die van de kern Vlijmen meer dan voldoende betrokken. Zelden is er een plan geweest waarbij onze inwoners op zoveel momenten inspraak hebben gehad en de mogelijkheid tot het aanleveren van commentaar, kritiek, suggesties enz. De provincie heeft een overzichtje gemaakt van momenten van overleg met onze inwoners en daaruit blijkt dat er sinds medio 2012 meer dan 50 contactmomenten geweest zijn, variërend van inspraakavonden tot schetsessies. Een belangrijk element daarbij is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geweest, waarbij meer dan 200 reacties van inwoners werden ingediend en waarvan een aantal ook tot bijstelling van de plannen heeft geleid (denk bijvoorbeeld aan het verleggen van de zuidelijke op- en afrit A59 in Nieuwkuijk). En we zijn er nog niet. De bestemmingsplanprocedure staat nog helemaal aan het begin. In september/oktober worden de huidige plannen ter inzage gelegd en krijgt iedereen de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Daarna komt er nog de mogelijkheid van bezwaar en beroep.	Er zijn door de provincie en gemeente vele bijeenkomsten georganiseerd. Op 26 april 2016 hebben wij een overzicht ontvangen van de stuurgroep GOL waarop alle communicatiemomenten inzichtelijk zijn gemaakt (zie bijlage). (GOL, 26-04-2017, overzicht communicatie, red.)
3b	Als het gaat om de mitigerende maatregelen, dat overleg gaat in de komende jaren nog spelen. Tot nu toe is steeds gewerkt aan de ontwikkeling van de GOL-plannen en nu die GOL-plannen een meer definitieve vorm krijgen kan pas gekeken worden naar mitigerende maatregelen. Dat overleg met inwoners gaat dus nog zeker uitgebreid plaats vinden.	Onze verwachting is van niet. Wij hebben tijdens de raadsvergadering van 16 mei jl. hier extra aandacht voor gevraagd. Juist ook om de bewoners in de buurt van de Vijfhoevenlaan te betrekken. In het kader van de herziening GVVP medio 2018 is door de wethouder de toezegging gedaan dat u betrokken wordt.
4	Bij de totstandkoming van de plannen is uiteraard ook overleg gevoerd met de betreffende instanties. Arriva heeft aangegeven tevreden te zijn met de aangedragen oplossingen en ook de hulpdiensten hebben niet laten weten problemen met de voorstellen te hebben. Wij verwachten zelfs een verbetering van de bereikbaarheid, want zoals eerder gesteld, in de huidige verkeersstructuur loopt het verkeer steeds meer vast.	Tijdens de informatievergadering van 2 mei jl. hebben wij hiernaar gevraagd. Uit de beantwoording bleek dat zowel Veolia als de verschillende calamiteitendiensten geen problemen ondervinden in de wijziging van de ontsluiting van en naar Vlijmen. Het openbaar vervoer gaat gebruik maken van de speciale ontsluiting via de Meliestraat.
5a	Wij hebben kennis genomen van het Technisch Verkeersmodel GOL zoals dat bij de ontwikkeling van de GOL-plannen gehanteerd is. Op de website van de GOL kunt u dat document ook raadplegen. Wij hebben geen reden om te twifelen aan de deugdelijkheid van dit model.	In ieder model zitten veronderstellingen. Een model geeft nooit de waarheid, maar benadert deze zoveel mogelijk. Het gebruikte model is speciaal voor het GOL ontwikkeld en 'state of the art'. Op onze vragen over de gebruikte modellering heeft de provincie aangegeven hoe deze tot stand is gekomen. Op basis van alle informatie die wij hebben ontvangen is er voor ons geen aanleiding om twijfel te hebben over het gebruikte verkeersmodel.
5b		Hierover zijn wij voldoende geïnformeerd. Tijdens de informatievergadering 2 mei jl. hebben wij hier nog expliciet naar gevraagd en is aan de vergaderstukken een extra notitie toegevoegd die ingaat op het gebruikte model en dynamisch modelleren. Dit gaf ons voldoende inzicht.

Vraag	Gemeentebelangen	DMP
6	<p>De milieueffectrapportage is wat ons betreft meer dan voldoende om beleid op te baseren. Het rapport met al zijn achtergrondrapporten en Vooronderzoeken biedt uitgebreide informatie op allerlei aspecten zoals verkeer, natuur, recreatie enz. De zeer uitvoerige rapporten zijn allemaal te raadplegen op de website van de GOL. Daarbij kunnen we niet verwachten dat deze rapporten ook een exact voorspellende waarde hebben. De realiteit laat zich nou eenmaal moeilijk voorspellen en er kunnen zich in de komende jaren allerlei ontwikkelingen voordoen die nu nog niet te voorzien zijn. De resultaten van de MER mogen echter wel degelijk als richtinggevend beschouwd worden. Wat de mitigerende en compenserende maatregelen betreft: zoals eerder toegelicht worden die (nu de GOL-plannen een meer definitieve vorm hebben gekregen) verder uitgewerkt. Die maatregelen zullen echter nooit mogen leiden tot een verslechtering van de situatie. Ze zullen nieuwe problemen moeten oplossen of op zijn minst verlichten. Wij zullen ons hard maken om voldoende middelen beschikbaar te stellen om de maatregelen die nodig zijn te realiseren.</p>	<p>Het MER richt zich met name op de wijzigingen in het kader van het GOL en daarmee beperkt het zich vooral tot het GOL-gebied en niet zozeer op het onderliggende wegennet. Wel is voldoende in beeld gebracht wat de wijzigingen i.h.k.v het GOL voor effecten heeft op ons onderliggende wegennet. Daarbij zijn alle straten in het model meegenomen, echter zijn alleen de straten die significant wijzigen aanvullende in kaart gebracht.</p>
7	<p>De toekomst van de gemeente Heusden staat op het spel. Welzijn en welvaart van al onze inwoners in de komende 20-30 jaren mag niet in gevaar komen. Daarvoor zijn zaken als woningbouw, bereikbaarheid, natuur en milieu en economische ontwikkeling van levensbelang. Willen we als gemeente deze belangen goed behartigen, dan moeten we ook bereid zijn om daarin te investeren. Dat is dan ook de reden waarom onze partners (niet alleen de gemeenten Waalwijk en Den Bosch, maar ook bedrijfsleven en organisaties als ZLTO en Natuurmonumenten) in het GOL-project bereid zijn om hier van harte aan mee te werken. Het bedrijfsleven heeft zelfs vrijwillig aangeboden om een deel van de plannen mee te financieren d.m.v. een opslag op de onroerende zaakbelasting. Als bedrijven vrijwillig aangeven bereid te zijn om meer belasting te betalen, dan geeft dat een indicatie van het belang van deze plannen, zoals zij dat zien.</p>	<p>Uiteraard moeten we op een gepaste manier omgaan met gemeenschapsgeld. Het project GOL vraagt enorm veel geld om alles te realiseren. Inmiddels staat de teller op ruim 100 milj. (door inbreng van alle partijen). Echter zijn wij ervan overtuigd dat met de plannen van de GOL de leef kwaliteit in de kern verbeterd door verplaatsing van het verkeer. Doorgaand verkeer komt terecht op wegen die daar beter voor geschikt zijn, of geschikt voor worden gemaakt. Fiets- en natuurverbindingen worden eveneens verbeterd.</p>
8	<p>Wij zien verder geen nieuwe ontwikkelingen die voor ons aanleiding zouden kunnen zijn om onze standpunten aan te passen of aan te scherpen. Ook de expertsessies vorige zomer en recent het advies van de MER-commissie hebben wat ons betreft geen nieuwe standpunten opgeleverd. Wij wachten met belangstelling de behandeling van dit onderwerp door Provinciale Staten af.</p>	<p>Mondeling: Wanneer er aanleiding is om uw alternatief verder te laten onderzoeken, zullen wij dit steunen.</p>

Vraag	Heusden Eén	VVD
1a	Vermindering verkeersoverlast en doorgaand verkeer in het grootste deel van het centrum van Vlijmen (Wolput, Akker, Mommersteeg en Grote Kerk) waar het verkeer en het winkeland publiek elkaar kruisen waardoor de veiligheid voor alle inwoners die daar inkopen doen wordt verbeterd. Beter spreiding van het verkeer over de diverse wijken, de flessenhals Grote Kerk wordt afgewikkeld over een tweetal andere aansluitingen, Den Bosch West en Industriepark Nassaulaan, daarnaast minder verkeersdrukte door de snelle fietsverbinding naar Den Bosch en Waalwijk. De aanleg van een tunnel onder de A59 voor flora, fauna en recreatie. Waardoor in geval van hoogwater het water onder de A59 door kan worden geleid. Deze tunnel gaat ook dienst doen als passage voor de flora, fauna en recreatie tussen de twee verbonden gebieden.	Om de kernen gelegen langs de A59 ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden moet er iets gebeuren. Daar is vriend en vijand het wel met elkaar over eens. De verkeersafwikkeling stropt nu al regelmatig en zorgt daardoor voor onveilige situaties (denk bijvoorbeeld aan de Wolput, Akkerstraat en de oprit bij Jatapasu). Dit zal in de toekomst erger worden en daarom moet het verkeer rondom de A59 anders verdeeld worden. Daarnaast zijn de GOL-plannen veel breder dan enkel het reguleren van de toegenomen verkeersstromen: ze behelzen bijvoorbeeld ook het aanleggen van een ecopassage en de aanleg van een grote waterberging ten oosten van Vlijmen. Ook dit zijn belangrijke projecten om ook in de toekomst in Vlijmen (en de overige kernen) prettig te kunnen wonen.
1b	Verkeersdrukte centrumgebied in de ochtend- en avondspits waardoor het verkeer in dit gebied vastloopt waardoor de onveiligheid toeneemt. De belangrijke zorgpunten na realisatie van het GOL zijn in de lijst met mitigerende maatregelen genoemd, voor onvoorziene zorgpunten is door de Gemeenteraad het resterend budget mitigerende maatregelen bestemd.	Als je het verkeer anders verdeelt geeft dat ergens lucht, maar ook mogelijk ergens knelling. Op voorhand wordt gekeken of dit voorkomen of verzacht kan worden door mitigerende maatregelen. Of de geplande mitigerende maatregelen afdoende zijn zullen we kritisch volgen. Waar nodig moeten er andere maatregelen ontwikkeld worden. Het gehele GOL-gebied blijft onze aandacht houden.
2a	Zeker de straten die nu aangewezen zijn en worden aangelegd zullen beter geschikt zijn of aan te passen voor de betreffende verkeersstromen, daarnaast kunnen daar maatregelen getroffen worden om de overlast te beperken	Zie antwoord op vraag 1b.
2b	Nee een aantal van deze straten krijgt meer verkeer te verwerken maar dat zou zonder de GOL maatregelen ook het geval zijn, daarnaast worden een aantal van deze straten rustiger door de GOL maatregelen, het grootste deel van de genoemde straten is al geschikt voor de verkeersintensiteit uit de modellen. Indien dit niet het geval is wordt onderzocht welke maatregelen hier nodig zijn.	Het gehele GOL-gebied blijft onze aandacht houden.
3a	Zeker er zijn veel info bijeenkomsten geweest en er is inspraakmogelijkheid geboden.	Ja. De provincie is niet weggelopen voor haar verantwoordelijkheid om de inwoners en overige belanghebbenden in dit project te betrekken. Denk hierbij aan de vele inloopavonden, adviesgroepbijeenkomsten, de vele berichten op de GOL-website en de nieuwsbrieven.
3b	De mitigerende maatregelen dienen nog verder uitgewerkt te worden dit zal in overleg met de bewoners/belanghebbenden plaatsvinden is toegezegd door de wethouder Dit blijkt uit de drukte op de bijeenkomsten en de aanpassingen aan de plannen naar aanleiding van de inspraakreacties.	Nog niet. Pas nu de keuzes door de stuurgroep gemaakt zijn is het mogelijk om het écht over de eventueel te nemen maatregelen te hebben. De gemeenteraad van Heusden heeft de stuurgroep en het College opgeroepen bij het kiezen en inrichten van maatregelen de inwoners en overige belanghebbende zoveel mogelijk te betrekken.
4	Dit wordt ons inziens gerealiseerd in de plannen	Bij het maken van keuzes zijn deze organisaties uiteraard geraadpleegd en hebben ze aangegeven geen bezwaren te hebben. Door Vlijmen vanaf een meer noordelijk 'ingang' te benaderen kun je bijvoorbeeld logische busroutes creëren langs de woonwijken en daardoor voor meer inwoners het OV een interessant alternatief maken voor het gebruik van de auto.
5a	Wij hebben hier alle vertrouwen in.	De verkeersmodellen proberen de toekomstige praktische situatie zo ver mogelijk te benaderen. Het blijft echter wel een theoretische model en geen praktijk.
5b	Wij zien geen redenen aan de deskundigheid van de opstellers te twijfelen	Ja. Hoewel dit model door professionals als 'state of the art' wordt beschouwd kleven er aan elk model voor- en nadelen.
6	Nee	Deels. Er is in het model naar heel veel straten gekeken . De keuze is gemaakt op basis van de inschatting van de gevolgen door de professionals. De maatregelen die buiten het GOL vallen (de mitigerende maatregelen die door de gemeente genomen gaan worden) worden nu pas ontworpen. De gemeenteraad van Heusden heeft de stuurgroep en het College opgeroepen bij het kiezen en inrichten van maatregelen de inwoners en overige belanghebbende zoveel mogelijk te betrekken.

Vraag	Heusden Eén	VVD
7	Nee de middelen zijn goed besteed.	Bij alle keuzes die er in een gemeente gemaakt moeten worden, wordt er door de gemeenteraad kritisch gekeken naar het nut en noodzaak, Het gaat immers om gemeenschapsgeld. We wonen met zijn allen in een gemeente waar het prettig wonen en werken is. Dit moet in de toekomst ook zo blijven. De realisatie van de GOL-plannen past daarom in ons 'prioriteitschema'.
8	Wij hebben uw Alternatief bestudeert en zien op basis van uw argumenten geen reden onze standpunten betreffende de GOL plannen te herzien.	Er zijn zoals u weet zeer veel varianten ingediend door verschillende organisaties, personen en bewonersgroepen. Deze varianten zijn allemaal meegenomen in de trechter. Uiteindelijk is na een zorgvuldige afweging de keus gemaakt voor de gekozen varianten. Deze zijn door de stuurgroep de verdere procedure ingebracht. De gemeenteraad is wat betreft de PIP nu niet meer aan zet, wij worden vertegenwoordigd in de stuurgroep. De verdere behandeling van het PIP is een zaak van de provinciale staten

Vraag	CDA	D'66
1a	<ul style="list-style-type: none"> Minder verkeer op de Grote Kerk en De Akker. De snelfietsroute 	<ul style="list-style-type: none"> Het verkeer komt in de kern van Vlijmen niet meer rechtstreeks binnen vanaf de A59. Het gevaarlijke wegvak in een bocht van de A59 met tegelijk in en uitvoegend verkeer verdwijnt. Het verkeer komt nu meer gespreid binnen in de kernen over wegen die daarvoor al als ontsluitingsweg waren bestemd, zoals de Vijfhoevenlaan, of nog worden aangelegd. Op deze wijze wordt de kern van Vlijmen ontlast en worden de woonwijken beter bereikbaar. De verkeersveiligheid verbetert. Minder doden en gewonden. Minder ongevallen en aanrijdingen. Door de plannen van het GOL komt er meer natuur bij door de realisatie van ecologische zones rondom Vlijmen. Er komt een doorgaande snelfietsroute van Waalwijk naar Den Bosch.
1b	Zonder GOL: verdere toename van het verkeer op al drukke punten met gevolgen voor veiligheid en milieu.	<ul style="list-style-type: none"> Zorgpunten zijn geluidshinder, verkeersveiligheid en een passende verkeerscirculatie. Deze zaken zijn nog onvoldoende uitgewerkt. Het verkeersgeluid kan toenemen op oa Vijfhoevenlaan. Daarom moeten de straatstenen vervangen worden door stil asfalt. De ontsluitingsstraten moeten zo ingericht worden dat de verkeerssnelheid fors wordt beperkt. Er zijn volstrekt onvoldoende vrijliggende fietspaden gepland. De verkeerscirculatie in Vlijmen-oost is nog onvoldoende doordacht. Hiervoor moet beter onderzoek plaatsvinden en deze plannen moeten in samenspraak met de bewoners worden ontwikkeld. De Tuinbouwweg moet ook aangepakt worden voor een goede doorstroming en spreiding van het verkeer. De nieuwe randweg moet daarvoor direct worden doorgetrokken. <p>De gemeente Den Bosch gaat De Bellaart opknappen we moeten daar als gemeente Heusden bij aanhaken om de weg in een keer goed aan te pakken.</p>
2a	De mitigerende maatregelen zijn nog onvoldoende bekend en/of onvoldoende uitgewerkt op effectiviteit en kosten. Op basis van de huidige informatie is niet te concluderen dat de mitigerende maatregelen afdoende zullen zijn.	De veranderende verkeersstromen worden ook mede bepaald door de inwoners zelf. Pak je de auto of pak je de fiets? Het hangt dus ook af van de wijze waarop de inwoners reageren op de nieuwe situatie. D66 denkt dat de verkeersstromen door het gedrag van de mensen op een goede manier kan gebeuren. Daar is wel ondersteuning voor nodig.
2b	Dit is moeilijk te overzien nog, vinden wij. Verkeersaantallen die ergens wegvallen zouden op een andere plek logischerwijze weer moeten ontstaan. Dat totaalplaatje is nog niet duidelijk.	Een aantal straten zal op een andere manier verkeer te verwerken krijgen. Een aantal straten krijgt minder verkeer en andere meer verkeer. Dit moet goed worden onderzocht. Zijn er problemen in de straat dan moeten daar oplossingen voor gezocht worden. Ook hier zij vermeld dat het voornamelijk de inwoners van Vlijmen zelf zijn die over deze straten rijden. Wie gemotoriseerd van A naar B wil, veroorzaakt nu eenmaal hinder. Dat is een onomstreden feit.
3a	Ja, wij denken het wel, maar de GOL-organisatie heeft niet adequaat gereageerd op vragen en ideeën van de bewoners	Het betrekken van de bewoners bij nut en noodzaak was in eerste instantie gering. Dit is mede door aandringen van D66 erg verbeterd. De bewoners zijn door middel van informatieavonden op de hoogte gehouden en daar kon men vragen stellen. Vaak waren dit plannen die al in een vergevorderd stadium waren. Ondanks die vergevorderde plannen zijn door opmerkingen en ideeën van bewoners de plannen op diverse punten aangepast.
3b	Nee, de aanvullende en mitigerende maatregelen zijn überhaupt nog onvoldoende uitgewerkt	De plannen voor de mitigerende maatregelen moeten eerder met de bewoners worden besproken. Al direct vanaf de start samen optrekken om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Bewoners en gemeente samen met deskundigen op zoek naar de beste oplossing. Op deze wijze samen kijken in een breder perspectief.
4	Verbeteringen qua bereikbaarheid worden ingewisseld tegen slechtere bereikbaarheid elders. Per saldo zal er wellicht sprake zijn van een enigszins slechtere bereikbaarheid. In ieder geval wordt de rit per ambulance van Vlijmen dorp naar het JB Ziekenhuis wel langer.	De bereikbaarheid is gewaarborgd voor politie, brandweer en ambulance, aldus de betrokken instanties zelf. Daar hoeven wij dus geen mening meer over te hebben. Voor het openbaar vervoer zal nog bekeken worden wat de beste nieuwe route door de gemeente is. Die moet aan blijven sluiten bij de behoeften van de bewoners.

Vraag	CDA	D'66
5a	In de uitkomsten zitten wellicht te veel elementen van wishfull thinking. Met andere woorden: is het onderzoek wel voldoende gebaseerd op metingen in plaats van professional judgement?	Wij onderschrijven uw opvatting dat de uitkomsten van berekeningen bepaald worden door de juistheid van de aannames van de invoer.
5b	Nee, wij zijn geen verkeersdeskundigen (en dat hoeft ook niet) maar we moeten er wel op kunnen vertrouwen dat gehanteerde modellen adequaat zijn en juist zijn toegepast. Dat vertrouwen hebben we niet echt.	Hiervoor zijn we in de eerste plaats afhankelijk van mensen die daarvoor hebben gestudeerd; verkeerskundigen en civiel ingenieurs. Wij hebben geen reden om hun deskundigheid in twijfel te trekken.
6	Ja, die onderschrijven we, daarvan vindt het CDA dat eerst het GVVP geactualiseerd moet worden, aansluitend op de GOL-plannen, om dat inzicht wel te krijgen.	Wij bestrijden dat niet is gekeken naar de effecten van de gewijzigde verkeerssituatie buiten het centrum van Vlijmen. Het GOL concentreert zich op de A59 en de aansluitingen. Het onder- en achterliggende wegennet is een verantwoordelijkheid van de gemeentes. De aanvullende maatregelen zien wij deels als een dynamisch proces dat vorm krijgt bij de uitwerking van de plannen. Bepaalde maatregelen zullen niet nodig blijken. Andere juist wel.
7	Lastige vraag, betere verkeersstromen zijn niet uit te drukken in geld. De verkeersproblematiek op Grote Kerk en De Akker zullen (snel) opgelost moeten worden! Van het een komt het ander en dan tellen de bedragen al gauw op. De plannen leiden nauwelijks tot verbetering van de doorstroming op de A59. In dat perspectief is het bedrag (te?) hoog.	Middelen zijn altijd schaars. Als het gaat om infrastructurele zaken zijn er al snel grote bedragen mee gemoeid. De beste besteding is van het soort 'in een keer goed'. Dat klemt eens te meer daar infrastructuur geen snel vergankelijke grootheid is. Oplossingen die geld vragen van andere gemeentes of overheden moeten om die reden al snel als onhaalbaar worden gekwalificeerd. We hebben als gemeente onze eigen problemen en derhalve ook een eigen verantwoordelijkheid. Eigen verantwoordelijkheid kost geld.
8	Geen antwoord	D66 vindt dat de GOL plannen nog niet goed doordacht zijn. D66 verzet zich tegen de aanleg van een ontsluitingsweg door de Baardwijkse Overlaat. D66 staat open voor nader onderzoek naar alternatieven voor Vlijmen-oost

Opmerking:

PvdA heeft geen antwoord op onze vragen gegeven, maar hun visie, zoals uitgesproken tijdens de gemeenteraadsvergadering van 16 mei 2017 aan ons toegestuurd. De PvdA stelt hierin: "De PvdA staat volledig achter de geformuleerde aanpak van de GOL-plannen en het Provinciaal Inpassingsplan en alle onderdelen van het voorliggend besluit."

Mondeling heeft de partij een en ander verder toegelicht. Het rapport van Brabant Advies van de Provinciale Raad voor de Leefomgeving is voor hen een overweging om ons verzoek, voor nader onderzoek naar ons alternatief, te willen ondersteunen.

Heusden Transparant heeft ons bericht tegen de GOL-plannen te zijn en onze vragen nog concreet te willen beantwoorden door middel van een interview met ons.