

Aan:

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (C2215151)
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Vlijmen, 14 december 2017

Geacht college,

Als Bestuur van de Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan, dienen wij namens onze leden, de zienswijzen in tegen de navolgende ontwerpbesluiten van uw provincie:

- Ontwerp-inpassingsplan (inclusief MER) Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost (verder: PIP GOL Oost);
- Ontwerp-inpassingsplan (inclusief MER) Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat West (verder: PIP GOL West).

De Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan kan zich niet verenigen met bovengenoemde ontwerpbesluiten. Deze zienswijzen richten zich op de gehele beide ontwerpplannen en tegen alle onderdelen ervan. Verder richten de zienswijzen zich tegen alle uitvoeringsbesluiten, vergunningen en/of besluiten die gecoördineerd met de PIP's worden verleend, en die in de publicaties in de Staatscourant van 3 november 2017 worden genoemd, dan wel die niet worden genoemd maar wel geacht worden deel uit te maken van de gecoördineerde besluitvorming. De Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan richt zich ook tegen alle onderdelen van de genoemde besluiten.

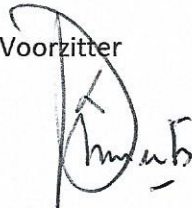
Voor onze zienswijzen sluiten wij aan bij de zienswijzen van de Stichting van GOL naar Beter. Wij onderschrijven die volledig.

Wij hebben vanuit Vlijmens perspectief onze bijdrage geleverd aan deze zienswijzen. Dit komt specifiek tot uiting in hoofdstuk 5.3 Variant PIP-Oost: Vlijmen Oost en hoofdstuk 6.3 PIP Oost: de Biessertpolder/ de Gemeint.

We zijn de Stichting van GOL naar Beter dankbaar voor haar deskundige inbreng, ook op 'onze' hoofdstukken. Samen maakt sterker!

Bijgevoegd sluit de Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan een kopie van haar statuten en een uittreksel van de Kamer van Koophandel bij.

Bestuur Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan e.o.

Voorzitter

L.G.M. Schmeits

Secretaris

H.A.J.M. Ebben

Penningmeester

M.A.J.W. van Ballegooijen-Peters



Uittreksel Handelsregister Kamer van Koophandel

KvK-nummer 40219542

Pagina 1 (van 1)

Rechtspersoon

RSIN 800033176
Rechtsvorm Vereniging met volledige rechtsbevoegdheid
Statutaire naam Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan
Ook genoemd Bewonersver. Vijfhoevenlaan
Statutaire zetel Vlymen
Bezoekadres Mozartlaan 24, 5251HK Vlijmen
Telefoonnummer 0735113697
E-mailadres hajm.ebben@gmail.com
Datum oprichting 11-07-1991
Datum akte laatste statutenwijziging 19-07-1991
Activiteiten SBI-code: 88993 - Lokaal welzijnswerk
SBI-code: 94997 - Overige belangenbehartiging
Buurt- en clubhuiswerk en samenlevingsopbouwwerk (niet specifiek in het kader van jeugd- en jongeren- of ouderenwerk)

Bestuurders

Naam van Ballegooijen - Peters, Maria Antoinette Johanna Wilhelmina
Geboortedatum en -plaats 26-03-1947, 's-Hertogenbosch
Datum in functie 24-02-2010
Titel Penningmeester
Bevoegdheid Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam Schmeits, Leo Gerard Marie
Geboortedatum en -plaats 17-04-1948, Sittard
Datum in functie 07-02-2017 (datum registratie: 17-02-2017)
Titel Voorzitter
Bevoegdheid Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam Ebben, Henriëtte Antonia Jacoba Maria
Geboortedatum en -plaats 22-01-1951, Beers
Datum in functie 08-02-2017 (datum registratie: 17-02-2017)
Titel Secretaris
Bevoegdheid Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Uittreksel is vervaardigd op 11-12-2017 om 23.33 uur.

Waarmerk
KvK

Dit uittreksel is gewaarmerkt met een digitale handtekening en is een officieel bewijs van inschrijving in het Handelsregister. In Adobe kunt u de handtekening bovenin het scherm controleren. Meer informatie hierover vindt u op www.kvk.nl/egd. De Kamer van Koophandel adviseert dit uittreksel alleen digitaal te gebruiken zodat de integriteit van het document gewaarborgd en de ondertekening verifieerbaar blijft.

FOTOCOPIE

Heden de negentiende juli negentienhonderd eenennegentig, - - - - -
verschenen voor mij, Mr HERMANUS JACOBUS PAULINA JANSEN, notaris ter
standplaats de Gemeente Vlijmen: - - - - -

1. de heer Adrianus van Eijndhoven, directeur, wonende te Vlijmen, - - -
Verdilaan 38, geboren te Rotterdam op de dertiende mei negentienhon-
derd dertig, gehuwd, - - - - -
2. mevrouw Alida Johanna Pollé- Reuvekamp, importeur, wonende te - - -
Vlijmen, Schubertlaan 10, geboren te Utrecht op de achtentwintigste
november negentienhonderd vijftig, - - - - -

ten deze handelend als algemeen bestuurslid respectievelijk penning-
meester van de te VLIJMEN gevestigde vereniging - - - - -
BEWONERSVERENIGING VIJFHOEVENLAAN. - - - - -

In overweging nemende, - - - - -
dat de oprichtingsvergadering van vornoemde vereniging, gehouden te
Vlijmen op de elfde juli negentienhonderd eenennegentig, met algemene
stemmen de navolgende statuten heeft aangenomen en heeft besloten deze
in een notariële akte te doen opnemen. - - - - -

Tevens werd daarbij besloten om de comparanten te machtigen een en ander
ten uitvoer te brengen. - - - - -

Vervolgens verklaarden de comparanten, ter uitvoering van gemeld besluit
van de oprichtingsvergadering, dat de aldus vastgestelde statuten luiden
alsvolgt: - - - - -

STATUTEN

NAAM, ZETEL EN DUUR

Artikel 1. De vereniging draagt de naam: - - - - -
BEWONERSVERENIGING VIJFHOEVENLAAN. - - - - -

Zij is gevestigd te VLIJMEN - - - - -
en is voor onbepaalde tijd aangegaan. - - - - -

DOEL

Artikel 2. De vereniging heeft ten doel: - - - - -
Het instandhouden en bevorderen van het woon- en leefklimaat rondom de
Vijfhoevenlaan en meer in het algemeen de instandhouding en versteviging

van de onderlinge banden tussen de bewoners van het kwartier Vijfhoeven-
laan, onafhankelijk van enige kerkelijke gezindte of politieke richting.
Zij tracht dit doel te bereiken door: - - - - -
a. het houden van vergaderingen; - - - - -
b. het organiseren van wettelijk toegestane activiteiten en festivitei-
ten; - - - - -
c. het onderhouden van contacten met andere instellingen; - - - - -
d. gebruikmaking van alle overige middelen die het doel van de vereni-
ging bevorderen. - - - - -

- LEDEN -

Artikel 3. 1. Leden van de vereniging kunnen zijn, zij die de leeftijd
van zestien jaar bereikt hebben. - - - - -
2. Het bestuur houdt een register bij waarin alle namen en adressen zijn
opgenomen. - - - - -

- EINDE VAN HET LIDMAATSCHAP -

Artikel 4. 1. Het lidmaatschap eindigt: - - - - -
a. door de dood van het lid; - - - - -
b. door opzegging door het lid; - - - - -
c. door opzegging namens de vereniging. - - - - -
Deze kan geschieden in de gevallen in de statuten genoemd, voorts
wanneer een lid heeft opgehouden aan de vereisten voor het lidmaatschap
bij de statuten gesteld te voldoen, wanneer hij zijn verplichtingen
jegens de vereniging niet nakomt, alsook wanneer redelijkerwijs van de
vereniging niet gevergd kan worden het lidmaatschap te laten voortduren;
d. door ontzetting. - - - - -
Deze kan alleen worden uitgesproken wanneer een lid in strijd met de
statuten, reglementen of besluiten der vereniging handelt, of de vere-
niging op onredelijke wijze benadeelt. - - - - -
2. Opzegging namens de vereniging of ontzetting uit het lidmaatschap
geschiedt door het bestuur. - - - - -
3. Opzegging van het lidmaatschap door het lid of door de vereniging kan
slechts geschieden tegen het einde van een verenigingsjaar en met
inachtneming van een opzeggingstermijn van vier weken. - - - - -
Echter kan het lidmaatschap onmiddellijk worden beëindigd indien van de

vereniging of van het lid redelijkerwijs niet gevegd kan worden het lidmaatschap te laten voortduren. - - - - -

4. Een opzegging in strijd met het bepaalde in het vorige lid, doet het lidmaatschap eindigen op het vroegst toegelaten tijdstip, volgende op de datum waartegen was opgezegd. - - - - -

5. Nochtans kan een lid binnen een maand, nadat hem een besluit, waarbij de verplichtingen van de leden zijn verzwaard, is bekend geworden of is medegedeeld, door zijn opzegging van zijn lidmaatschap de toepasselijkheid van het besluit te zijnen opzichte uitsluiten. - - - - -

Deze bevoegdheid is niet van toepassing ten aanzien van een besluit waarbij de verplichtingen van geldelijke aard voor de leden zijn verzwaard. - - - - -

6. Van een besluit tot opzegging van het lidmaatschap namens de vereniging en van een besluit tot ontzetting uit het lidmaatschap wordt het desbetreffende lid ten spoedigste schriftelijk met opgave van redenen door het bestuur in kennisgesteld met vermelding van de beroepsmogelijkheid, bedoeld in lid 7. van dit artikel. - - - - -

7. Het betrokken lid staat binnen een maand na de ontvangst van de kennisgeving van het besluit beroep open op de algemene vergadering. - - - Gedurende de beroepstermijn en hangende het beroep geldt het lid als geschorst. - - - - -

8. Wanneer het lidmaatschap in de loop van een verenigingsjaar eindigt, blijft toch de jaarlijkse bijdrage voor het geheel verschuldigd, tenzij het bestuur van geval tot geval anders mocht besluiten. - - - - -

JAARLIJKSE BIJDRAGE - - - - -

Artikel 5. 1. De leden zijn gehouden tot het betalen van een jaarlijkse bijdrage, die door de algemene vergadering zal worden vastgesteld. - - -

2. Het bestuur is bevoegd in bijzondere gevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van de verplichting tot het betalen van een bijdrage te verlenen. - - - - -

BESTUUR - - - - -

Artikel 6. 1. Het bestuur bestaat uit een oneven aantal van tenminste vijf meerderjarige personen, die door de algemene vergadering worden benoemd. - - - - -

De benoeming geschiedt uit de leden. - - - - -

2. De benoeming van bestuursleden geschiedt uit één of meer bindende voordrachten, behoudens het bepaalde in lid 3. - - - - -

Tot het opmaken van zulk een voordracht zijn bevoegd zowel het bestuur als tenminste vijf leden. De voordracht van het bestuur wordt bij de oproeping voor de vergadering meegedeeld. Een voordracht door vijf of meer leden moet vóór de aanvang van de vergadering schriftelijk bij het bestuur worden ingediend. - - - - -

3. Aan elke voordracht kan het bindend karakter worden ontnomen door e met tenminste twee/derde van de uitgebrachte stemmen genomen besluit van de algemene vergadering, genomen in een vergadering, waarin tenminste twee/derde van de leden aanwezig of vertegenwoordigd is. - - - - -

4. Is geen voordracht opgemaakt of besluit de algemene vergadering overeenkomstig het voorgaande lid de opgemaakte voordrachten het bindend karakter te ontnemen, dan is de algemene vergadering vrij in keus. - - -

5. Indien er meer dan één bindende voordracht is, geschiedt de benoeming uit die voordrachten. - - - - -

EINDE BESTUURSLIDMAATSCHAP - - - - -

Artikel 7. 1. Elk bestuurslid treedt uiterlijk twee jaar na zijn benoeming af, volgens een door het bestuur op te maken rooster van aftreding. De aftredende is herkiesbaar; wie in een tussentijdse vakature wordt benoemd, neemt op het rooster de plaats van zijn voorganger in. - - - - -

2. Het bestuurslidmaatschap eindigt voorts: - - - - -

a. door het eindigen van het lidmaatschap van de vereniging; - - - - -

b. door opzegging. - - - - -

3. de algemene vergadering kan een bestuurslid schorsen of ontslaan indien zij daartoe termen aanwezig acht. - - - - -

Voor een besluit daartoe is een meerderheid vereist van tenminste twee/derde der geldig uitgebrachte stemmen. - - - - -

BESTUURSFUNCTIES - BESLUITVORMING VAN HET BESTUUR - - - - -

Artikel 8. 1. Het bestuur wijst uit zijn midden een voorzitter, een secretaris en een penningmeester aan. Het kan voor elk hunner uit zijn midden een vervanger aanwijzen. Een bestuurslid kan meer dan één functie bekleden. - - - - -

2. Bij huishoudelijk reglement kunnen nadere regelen aangaande de vergaderingen van en de besluitvorming door het bestuur worden gegeven. - - -

BESTUURSTAAK - VERTEGENWOORDIGING - - - - -

Artikel 9. 1. Behoudens de beperkingen volgens de statuten is het bestuur belast met het besturen van de vereniging. Alle bestuurders gezamenlijk alsmede de voorzitter en de secretaris gezamenlijk, zijn bevoegd de vereniging in en buiten rechte te vertegenwoordigen. - - - -

2. Indien het aantal bestuursleden beneden vijf is gedaald, blijft het bestuur bevoegd. Het is echter verplicht zo spoedig mogelijk een algemene vergadering te beleggen waarin de voorziening in de open plaats of de open plaatsen aan de orde komt. - - - - -

3. Het bestuur is bevoegd onder zijn verantwoordelijkheid bepaalde onderdelen van zijn taak te laten uitvoeren door een commissie, die daartoe door het bestuur wordt ingesteld. - - - - -

JAARVERSLAG - REKENING EN VERANTWOORDING - - - - -

Artikel 10. 1. Het verenigingsjaar loopt van de eerste januari tot en met de eenendertigste december daaropvolgend. - - - - -

Het eerste verenigingsjaar loopt van de elfde juli negentienhonderdeenennegentig tot en met de eenendertigste december negentienhonderdeenennegentig. - - - - -

2. Het bestuur is verplicht van de vermogenstoestand van de vereniging zodanige aantekeningen te houden, dat daaruit te allen tijde zijn rechten en verplichtingen kunnen worden gekend. - - - - -

3. Het bestuur brengt op een algemene vergadering binnen twee maanden na afloop van het verenigingsjaar, behoudens verlenging van deze termijn door de algemene vergadering, zijn jaarverslag uit en doet onder overlegging van een balans en een staat van baten en lasten, rekening en verantwoording over zijn in het afgelopen boekjaar gevoerd bestuur. - - Na verloop van de termijn kan ieder lid deze rekening en verantwoording in rechte van het bestuur vorderen. - - - - -

4. De algemene vergadering benoemt jaarlijks uit de leden een kascommissie van tenminste twee personen, die geen deel mogen uitmaken van het bestuur. De commissie onderzoekt de rekening en verantwoording van het bestuur en brengt aan de algemene vergadering verslag van haar bevin-

dingen uit. Jaarlijks wordt één kascommissielid vervangen. - - - - -

Een kascommissielid heeft maximaal twee jaar zitting. - - - - -

5. Vereist het onderzoek van de balans, de staat van baten en lasten en de rekening en verantwoording bijzondere boekhoudkundige kennis, dan kan de kascommissie zich door een deskundige doen bijstaan. Het bestuur is verplicht aan de commissie alle door haar gewenste inlichtingen te verschaffen, haar desgewenst de kas en de waarden te tonen en inzage van de boeken en bescheiden der vereniging te geven. - - - - -

6. De last van de commissie kan te allen tijde door de algemene vergadering worden herroepen, doch slechts door de benoeming van een andere commissie. - - - - -

7. Het bestuur is verplicht de bescheiden bedoeld in de leden 2 en 3 van dit artikel vijf jaar lang te bewaren. - - - - -

ALGEMENE VERGADERINGEN - - - - -

Artikel 11. 1. Aan de algemene vergadering komen in de vereniging alle bevoegdheden toe, die niet door de wet of de statuten aan het bestuur zijn opgedragen. - - - - -

2. Jaarlijks, uiterlijk twee maanden na afloop van het verenigingsjaar, wordt een algemene ledenvergadering - de jaarvergadering - gehouden. In de jaarvergadering komen onder meer aan de orde: - - - - -

a. het jaarverslag en de rekening en verantwoording, bedoeld in artikel 10. met het verslag van de aldaar bedoelde kascommissie; - - - - -

b. de benoeming van de in artikel 10. genoemde kascommissie voor het volgende verenigingsjaar; - - - - -

c. voorziening in eventuele vakatures; - - - - -

d. voorstellen van het bestuur of de leden, aangekondigd bij de oproeping voor de vergadering. - - - - -

3. Andere algemene vergaderingen worden gehouden zo dikwijls het bestuur dit wenselijk oordeelt. - - - - -

4. Voorts zijn voorzitter en secretaris - daartoe in dit geval steeds gelijkelijk bevoegd - verplicht tot het bijeenroepen van een algemene vergadering op een termijn van niet langer dan vier weken op verzoek van tenminste tien procent van het totaal aantal stemgerechtigde leden. - -

5. Indien aan het verzoek binnen veertien dagen geen gevolg wordt gege-

ven, kunnen de verzoekers zelf tot die bijeenroeping overgaan door oproeping overeenkomstig artikel 15 of bij advertentie in tenminste één veelgelezen dagblad terplaatse, waar de vereniging gevestigd is. - - - -

TOEGANG TOT EN STEMRECHT IN DE ALGEMENE VERGADERING - - - - -

Artikel 12. 1. Toegang tot de algemene vergadering hebben alle leden van de vereniging die niet geschorst zijn. - - - - -

2. Over toelating van andere dan de in lid 1. bedoelde personen beslist de algemene vergadering. - - - - -

3. Ieder lid van de vereniging heeft één stem. - - - - -

4. Een lid kan zijn stem door een schriftelijke daartoe gemachtigd ander lid uitbrengen, mits dit ander lid niet geschorst is. - - - - -

5. Ieder lid mag slechts als vertegenwoordiger van één ander lid een stem uitbrengen. - - - - -

VOORZITTERSCHAP - NOTULEN - - - - -

Artikel 13. 1. De algemene vergaderingen worden geleid door de voorzitter van de vereniging of zijn plaatsvervanger. Ontbreken de voorzitter en zijn plaatsvervanger, dan treedt één der andere bestuursleden - door het bestuur aan te wijzen - als voorzitter op. - - - - -

Wordt ook op deze wijze niet in het voorzitterschap voorzien, dan voorziet de vergadering daarin zelve. - - - - -

2. Van het verhandelde in elke vergadering worden door de secretaris of een ander door de voorzitter daartoe aangewezen persoon notulen gemaakt die door de voorzitter en de notulist worden vastgesteld en ondertekend. - - - - -

BESLUITVORMING VAN DE ALGEMENE VERGADERING - - - - -

Artikel 14. 1. Voorzover de statuten of de wet niet anders bepalen, worden alle besluiten van de algemene vergadering genomen met volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen. - - - - -

2. Blanco stemmen worden beschouwd als niet te zijn uitgebracht. - - - - -

3. Indien bij een verkiezing van personen niemand de volstrekte meerderheid heeft verkregen, heeft een tweede stemming plaats, ingeval van een bindende voordracht heeft alsdan een tweede stemming tussen de voorgedragen kandidaten plaats. Heeft alsdan opnieuw niemand de volstrekte meerderheid verkregen, dan vinden herstemmingen plaats, totdat hetzij één persoon de volstrekte meerderheid heeft verkregen, hetzij tussen

twee personen is gestemd en de stemmen staken. Bij gemelde herstemmingen (waaronder uitdrukkelijk niet is begrepen de tweede stemming) wordt telkens gestemd tussen de personen, op wie bij de voorafgaande stemming is gestemd, evenwel uitgezonderd de persoon op wie bij die voorafgaande stemming het geringste aantal stemmen is uitgebracht. - - - - -

Voorts wordt alsdan door loting uitgemaakt op wie van die personen bij de nieuwe stemming geen stemmen meer kunnen worden uitgebracht. Ingeval bij een stemming tussen twee personen de stemmen staken, beslist het lot wie van beide is gekozen. - - - - -

4. Het ter algemene vergadering uitgesproken oordeel van de voorzitter, dat door de vergadering een besluit is genomen is beslissend. Hetzelfde geldt voor de inhoud van een genomen besluit voorzover gestemd werd over een niet schriftelijk vastgesteld voorstel. - - - - -

5. Wordt echter onmiddellijk na het uitspreken van het in het vierde lid bedoeld oordeel de juistheid daarvan betwist, dan vindt een nieuwe stemming plaats, wanneer de meerderheid der vergadering of, indien de oorspronkelijke stemming niet hoofdelijk of schriftelijk geschiedde, een stemgerechtigde aanwezige dit verlangt. Door deze nieuwe stemming vervallen de rechtsgevolgen van de oorspronkelijke stemming. - - - - -

BIJEENROEPING ALGEMENE VERGADERING - - - - -

Artikel 15. 1. De algemene vergaderingen worden bijeengeroepen door het bestuur, wanneer het dat wenselijk acht of wanneer het daartoe volgens de wet verplicht is. De oproeping geschiedt schriftelijk aan de adressen van de leden volgens het ledenregister, bedoeld in artikel 3. - - - - -

De termijn van de oproeping bedraagt tenminste zeven dagen. - - - - -

2. Bij de oproeping worden, onverminderd het bepaalde in artikel 16, de te behandelen onderwerpen vermeld. - - - - -

STATUTENWIJZIGING OF ONTBINDING - - - - -

Artikel 16. 1. Statutenwijziging of ontbinding der vereniging kan - - - slechts geschieden bij een besluit van een algemene vergadering, waartoe is opgeroepen met de mededeling dat aldaar wijzigingen van de statuten of ontbinding zal worden voorgesteld. - - - - -

2. Zij die oproeping tot de algemene vergadering ter behandeling van een voorstel tot statutenwijziging hebben gedaan, moeten tenminste vijf

dagen vóór de vergadering een afschrift van dat voorstel, waarin de voorgedragen wijziging woordelijk is opgenomen, op een daartoe geschikte plaats voor de leden ter inzage leggen tot na afloop van de dag waarop de vergadering zal worden gehouden. Bovendien wordt een afschrift als hiervoor bedoeld, aan alle leden toegezonden. - - - - -

3. Een besluit tot statutenwijziging of ontbinding behoeft tenminste twee/derde van de uitgebrachte stemmen, in een vergadering waarin tenminste twee/derde van de leden tegenwoordig of vertegenwoordigd is. - - - - -
Is niet twee/derde van de leden tegenwoordig of vertegenwoordigd, dan wordt binnen vier weken daarna een tweede vergadering bijeengeroepen en gehouden, waarin over het voorstel zoals dat in de vorige vergadering aan de orde is geweest, ongeacht het aantal tegenwoordige of vertegenwoordigde leden, kan worden besloten, mits met een meerderheid van tenminste twee/derde van de uitgebrachte stemmen. - - - - -

4. Een statutenwijziging treedt niet in werking dan nadat hiervan een notariële akte is opgemaakt. - - - - -

5. Bij ontbinding der vereniging vervalt het batig saldo der vereniging aan degenen die ten tijde van het besluit tot ontbinding lid waren. - - - - -
Ieder hunner ontvangt een gelijk deel. - - - - -

Bij het besluit tot ontbinding kan echter ook een andere bestemming aan het batig saldo worden gegeven. - - - - -

HUISHOUDELIJK REGLEMENT - - - - -

Artikel 17. 1. De algemene vergadering dient een huishoudelijk reglement vast te stellen. - - - - -

2. Het huishoudelijk reglement mag niet in strijd zijn met de wet, ook waar die geen dwingend recht bevat, noch met de statuten. - - - - -

Tenslotte verklaarden comparanten dat tot bestuursleden zijn benoemd: -

de comparant sub 1 als algemeen bestuurslid; - - - - -

de comparante sub 2 als penningmeester; - - - - -

de heer Leendert Gerardus van Eck, commercieel directeur, wonende te Vlijmen, Schubertlaan 3, geboren te 's-Gravenhage op de eerste oktober negentienhonderd achtenveertig, gehuwd, - - - - -

als secretaris; - - - - -

de heer Ir. Adrianus Marinus Maria de Regt, landbouwkundig ingenieur,

wonende te Vlijmen, Strauslaan 26, geboren te Roosendaal en Nispen op de achtste juni negentienhonderd zesendertig, gehuwd, - - - - - als bestuurslid; - - - - - terwijl de functie van voorzitter nog vacant is. - - - - - De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

WAARVAN AKTE

in minuut is verleden te Vlijmen op de datum in het hoofd dezer akte vermeld. Na zakelijke opgave van de inhoud van deze akte aan de verschenen personen, hebben deze eenparig verklaard van de inhoud van deze akte te hebben kennisgenomen en op volledige voorlezing daarvan geen prijs te stellen. Vervolgens is deze akte na beperkte voorlezing door de comparanten en mij, notaris, ondertekend. - - - - -

~~C O N C E P T~~ Huishoudelijk Reglement Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan

Onverminderd het in de statuten van deze vereniging bepaalde geldt het navolgende.

Algemene Vergadering

1. Het is aan de Algemene Vergadering om de grote lijnen van het beleid van de vereniging te bepalen en daaromtrent besluiten te nemen.

Bestuur

2. a. Het Bestuur is belast met het besturen van de vereniging volgens de statuten en draagt zorg voor de voorbereiding van het door de vereniging te voeren beleid en voor de uitvoering van de door de Algemene Vergadering genomen besluiten.
- b. Alvorens door het Bestuur op naam van de vereniging een verplichting wordt aangegaan, gaat het Bestuur zorgvuldig na of daartoe door de vereniging wel over voldoende middelen kan worden beschikt.
- c. Als daaromtrent twijfel gerechtvaardigd is, wordt de voorgenomen rechtshandeling door het Bestuur aan de Algemene Vergadering ter goedkeuring voorgelegd.
- d. Ingevolge art. 45 lid 3 (Burgerlijk Wetboek, Boek 2) kan er echter door en tegen derden geen beroep worden gedaan op het ontbreken van bedoelde goedkeuring, in gevallen waarin die ingevolge het vorige lid was vereist.
- e. De ingevolge dit reglement op het Bestuur rustende verplichtingen, rusten ook op ieder individueel lid daarvan.

Zienswijze PIP GOL

Stichting van GOL naar Beter

13 december 2017

Inhoudsopgave

1	ALGEMEEN	7
1.1	Integrale gebiedsoplossing	7
1.2	Postzegeloplossingen	7
1.3	Smart Mobility	8
1.4	Ecologische verbindingzone	8
1.5	Openbaar vervoer	8
1.6	Fietsverbinding.....	9
1.7	Inrichting van wegen buiten plangebied.....	9
1.7.1	Overlaatweg	9
1.8	Gebiedsontwikkeling.....	10
1.9	Niet toekomstgerichte plannen	10
1.10	Doelstellingen GOL.....	11
1.11	Verkeersveiligheid.....	11
1.12	Nut & Noodzaak	11
1.13	Onderbouwing probleemstellingen	12
1.14	Onderbouwing ambities.....	12
1.15	Leefbaarheid	13
2	PROCEDURE & PROCES.....	14
2.1	Procedure	14
2.1.1	Versnipperde planvorming,	14
2.1.1.1	Begrenzing plangebied/effecten en maatregelen buiten plangebied	14
2.1.1.2	Twee PIP plannen	15
2.1.2	Toepassing PAS.....	15
2.1.3	Natura 2000.....	15
2.1.4	Milieuparameters.....	16
2.1.5	Geluid	16

2.1.6	Verkeersveiligheid	16
2.1.7	CO2	17
2.1.8	Geen inzicht in waterbergingsopgave door GOL plannen.....	17
2.1.9	Achtergrondrapport Gezondheid	17
2.1.10	Lange termijn effecten.....	17
2.1.11	Strijdigheid met vigerend beleid en regelgeving.....	18
2.1.12	Vergunningen	18
2.1.13	Vindbaarheid ter visie liggende documenten	18
2.2	Proces	19
2.2.1	Doelstellingen GOL.....	19
2.2.1	Werkwijze.....	19
2.2.1.1	Gebruik van convenanten, stuurgroep etc.....	20
2.2.2	Trechteringsproces.....	21
3	R.O. / RUIMTELIJKE INPASSING	22
3.1	Maatregelvlak met dubbele bestemming	22
3.2	Zorgvuldige Ruimtelijke ordening.....	22
3.3	Streekplan Waalboss	22
3.4	Structuurvisie	22
3.5	Verordening Ruimte	22
3.6	Mitigerende/ compenserende maatregelen	23
3.7	Plan ontwikkeling Engelermeer	23
4	SNELWEG A59	25
4.1	A59 als drager van de gebiedsontwikkeling.....	25
4.2	Oplossend vermogen van GOL-plan.....	25
4.3	Knooppunt Hoopolder.....	26

4.4 Verkeersprestatie nieuwe bedrijventerreinen	26
4.5 Verkeersveiligheid: Aansluitingen en doorstroming A59	27
5 VERKEER.....	28
5.1 Algemeen.....	28
5.1.1 Duurzaam veilig	28
5.1.2 Verkeersmodellering	28
5.1.4 Overlaatweg	31
5.1.5 PIP GOL staat haaks op beleid Duurzaam Veilig.....	32
5.1.6 Verbetering fietsstromen	32
5.1.7 I/C waarde/ Leefbaarheid.....	32
5.1.8 Terugbrengen van het aantal op- en afritten.....	33
5.2 Variant PIP-west: alternatieve aansluiting Waalwijk/ Drunen	34
5.2.1 Variant Drunen-west	34
5.2.2 Samenvatting effecten Variant 72A (VGNB).....	35
5.2.3 Vergelijking variant 72A met het VKA GOL West	35
5.2.4 Variant 72A (VGNB) afgewezen door GS.....	36
5.2.5 Kosten-baten analyse	36
5.2.6 Variant Overstortweg	37
5.2.6.1 Variant Overstortweg niet opgenomen in PIP-west.....	38
5.2.7 Beoordeling TU Delft: variant 72A en Overstortweg.....	39
5.2.8 Ontbrekende maatregelen PIP-west bij voorgestelde VKA GOL-west	40
5.2.9 Uitkomsten expertsessies.....	40
5.3 Variant PIP-oost : Vlijmen-oost	42
5.3.1 Variant Vlijmen-oost (variant 62 NRD).....	42
5.3.2 Aangepaste variant 62 Vlijmen-oost	43
5.3.3 Voordelen van aangepaste variant 62 Vlijmen-oost	43
5.3.4 Voorkeursalternatief GOL Vlijmen-oost	44

5.4 Variant PIP-oost : Vliedberg, Wolput & Nieuwkuijk.....	46
5.5 Fietsverbindingen.....	46
5.5.1 Inpassen vrijliggend fietspad en parallelstructuur A59.....	46
6 NATUUR, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE	47
6.1 Algemeen.....	47
6.1.1 Het belang van goede leefomgeving.....	47
6.1.2 Bescherming noodzakelijk.....	47
6.1.3 Aantasting NNB.....	51
6.1.3.1 Bescherming NNB onvoldoende.....	51
6.1.3.2 Delen NNB worden vernietigd of aangetast; compensatie; openbaar belang	51
6.2 PIP-west : De Baardwijkse Overlaat.....	53
6.2.1 De uitdaging voor GOL.....	53
6.2.2 Kwaliteitsplan PIP	53
6.2.3 Kwaliteiten van de Baardwijkse Overlaat.....	53
6.2.4 Baardwijkse Overlaat belangrijk tussen stedelijke gebieden	54
6.2.5 Baardwijkse Overlaat is een parel	54
6.2.6 De noord-westelijke EVZ in de Baardwijkse Overlaat	54
6.2.7 PIP betekent grote aantasting; compensatie onvoldoende	54
6.2.8 Alternatief 72A (VGNB).....	57
6.2.9 Baardwijkse Overlaat van groot maatschappelijk belang	57
6.2.10 Gezond verstand.....	58
6.3 PIP-OOST : De Biessert polder / De Gemeint	59
6.3.1 De uitdaging voor GOL	59
6.3.2 Kwaliteitsplan PIP: te beschermen en te versterken kernkwaliteiten.	59
6.3.3 Planologische bescherming.....	59
6.3.4 De in PIP opgenomen plannen voor natuur en landschap.....	59
6.3.5 De geluidscompensatie is niet goed geregeld.....	60
6.3.6 In de PIP opgenomen plannen voor verkeer passen niet.	60

6.3.7	Alternatief 62.....	60
Bijlagen bij Hoofdstuk 4.1	62	
Bijlagen bij Hoofdstuk 5.1.8.....	63	
Bijlagen bij Hoofdstuk 5.2.3.....	64	
Bijlagen bij Hoofdstuk 5.2.4.....	65	
Bijlagen bij Hoofdstuk 5.2.9.....	66	
Bijlagen bij Hoofdstuk 5.3.4.....	67	

1 ALGEMEEN

1.1 Integrale gebiedsoplossing

In het huidige plan is geen sprake van integrale gebiedsontwikkeling. Maatregelen gericht op het aanleggen en aanpassen van infrastructuur hebben de overhand. Echter aanpassingen ter verbetering van de doorstroming op de belangrijkste bron van de verkeersknelpunten in het gebied –de A59- komen in de plannen niet voor. Het opheffen en verplaatsen van op- en afritten dragen niet of maar zeer beperkt aan de doorstroming op de A59. De cijfers uit de achtergrondrapportages bevestigen dit. De zgn. I/C waarden zijn en blijven op grote delen van de A59 boven de waarde 0,8 en veelal zelfs boven de 1,0.

In de aanpak is sterk gefocust op het gebied tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch (de Oostelijke Langstraat). De verkeersproblematiek op de A59 moet in een breder verband worden gezien: de problemen doen zich voor op het gehele traject Hooipolder – Empel. Door de voorgenomen wijzigingen in het knooppunt Hooipolder zal het verkeersaanbod de komende jaren fors veranderen. Ook in de Westelijk Langstraat (het gebied tussen Geertruidenberg/ Raamsdonksveer en Waalwijk speelt een vergelijkbare problematiek. Ook hier worden de knelpunten op de A59 niet aangepakt maar oplossingen gezocht op het onderliggende wegennet. Deze aanpak leidt tot suboptimale oplossingen, onnodige aantasting van leefomgeving, landschap en natuur.

- *Wij willen dan ook in PIP GOL zien en uitgewerkt hebben dat er een integrale gebiedsontwikkeling plaats vindt waarbij de A59 centraal en integraal bij betrokken is. Waarbij het onderliggend wegennet en de wegen in onze dorpen wordt ontzien.*

1.2 Postzegeloplossingen

De huidige plannen zijn ontstaan als een optelsom van oudere, lokale plannen. Door de aaneenschakeling van deze plannen is het beeld ontstaan van een envelop volgeplakt met lokale postzegeloplossingen. Hierdoor is het zicht op de werkelijke bestemming (de doelstelling die achter de gebiedsontwikkeling zou moeten schuilgaan) verdwenen. Een goede integrale probleemstelling ontbreekt nog steeds. De eerder geformuleerde probleem- en doelstelling in de nota "de Maasroute (=A59) stroomt door" en de gesloten Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) gericht op een betere doorstroming van de A59 zijn op de achtergrond of zelfs uit beeld geraakt. De in de Ontwerp-PIP's voorgestelde maatregelen dragen dan ook niet of nauwelijks bij aan de oorspronkelijke doelstellingen. In de planteksten en de achtergrondrapporten wordt ook niet duidelijk welke doelstellingen op gebiedsniveau wel bereikt worden.

- *Wij willen dan ook dat in de PIP GOL een integrale visie zien en uitgewerkt hebben die de problemen daadwerkelijk oplossen, gebaseerd op actuele gegeven en metingen.*

1.3 Smart Mobility

Moderne technieken op gebied van Smart Mobility ontbreken geheel in de plannen. Juist deze technieken zouden kunnen bijdragen aan het optimaal benutten van de A59 door dynamisch verkeersmanagement, vraagbeïnvloeding of herrouteren van verkeersstromen op (boven-)regionaal niveau.

- *Wij willen dat de PIP GOL plannen smart en toekomstbestendig worden gemaakt door het verwerken van Smart Mobility.*

1.4 Ecologische verbindingszone

Als onderdeel van de aanpak van gebiedsontwikkeling mogen ook andere doelstellingen verwacht worden dan alleen op gebied van verkeer en vervoer. De oorspronkelijke doelen van de GOL waren ook gericht op het realiseren van robuuste ecologische verbindingszones, het realiseren van onderdelen van de HoWaBo aanpak en andere meer brede doelstellingen. Geconstateerd moet worden dat de in de plankaarten opgenomen maatregelen ter realisatie van 3 verbindingszones slechts zeer beperkt zijn. Voor 1 verbindingszone zijn geen maatregelen voorzien. De beide andere zijn in breedte en omvang ontoereikend om de functie die ze moeten vervullen waar te maken. Met name de geplande faunapassage onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch-West en de gehanteerde breedtes van 25m voor de EVZ's zijn volledig ontoereikend. Mede omdat in dezelfde zones of direct aanpalend daaraan ook een forse intensivering van de weginfrastructuur is gepland. Ons eerdere verzoek om een integrale visie en oplossing is ook hierop van toepassing.

- *Wij vragen dan ook om in de PIP GOL een duidelijke concrete visie en daaropvolgende plannen uit te werken, die recht doen aan de wens om de natuur afdoende te beschermen en te ondersteunen.*

1.5 Openbaar vervoer

Gelet op de grote verkeers- en vervoersopgave in het gebied is het ontbreken van maatregelen ter verbetering van het Openbaar Vervoer een groot gemis. De Oostelijke Langstraat is een gebied met ca. 100.000 inwoners en grote publiekstrekkingen als de Efteling zonder goede hoogwaardige OV-voorzieningen. Maatregelen als vrije busbanen, vormen van HOV (light-rail, hoogwaardige bus-systemen) ontbreken in de plannen. Met de aanwezigheid van een grote publiekstrekking als de Efteling net buiten het plangebied een gemiste kans door onvoldoende beschouwing van de knelpunten op regionaal niveau. Zover uit de achtergrondrapportages kan worden opgemaakt is er ook geen onderzoek gedaan naar maatregelen op dit gebied of de bijdrage die dergelijke maatregelen aan de verkeersproblematiek zouden kunnen leveren.

- *Wij doen een herhaald verzoek om een integrale visie waarbinnen ook aandacht is en gepland wordt met inachtneming van degelijke openbaar vervoer-oplossing voor het GOL gebied. OV dient dan ook duidelijk in de PIP GOL te worden uitgewerkt.*

1.6 Fietsverbinding

Mede door inbreng van bewoners en belangengroepen is de ontwikkeling van hoogwaardige fietsverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk in de plannen opgenomen. Aanvullende voorzieningen zoals bewaakte stallingen, goede fietsverbindingen naar bedrijventerreinen of woongebieden ontbreken echter op veel plaatsen in de plannen.

- *Wij willen dat deze zaken integraal en concreet in PIP GOL worden opgenomen en uitgewerkt.*

1.7 Inrichting van wegen buiten plangebied

Diverse lokale wegen zijn buiten het plangebied gelaten, terwijl zonder deze wegen het PIP GOL plan niet kan functioneren. Op deze wegen wijzigen de verkeersintensiteiten fors volgens door de PIP GOL-plannen. Ze zijn en worden echter niet (her)ingericht conform Duurzaam Veilig/ CROW. Ook in dit opzicht wordt de ambitie van integrale planvorming niet waar gemaakt. De maatregelen op deze wegen worden doorverwezen naar GVVP's/ lokale mobiliteitsplannen, die echter ontbreken, zodat een integrale beoordeling van gevolgen en effecten niet mogelijk is.

Deze problematiek zien we terug bij o.a. de volgende wegen:

- Drunenseweg / Overlaatweg
- Bushalte spoorlaan/ Stationstraat / Wolvenhoek
- Vijfhoevenlaan/ Mommersteeg
- Van Leeuwenhoeklaan/Groen van Prinstererlaan
- Catharinastraat
- Wilhelminastraat
- Julianastraat
- Nassaulaan/ Industriestraat
- Verschillende straten in Waalwijk
- Tuinbouwweg-Abt van Engelenlaan

- *Wij willen dan ook dat in de PIP GOL de lokale wegen integraal deel uit maken van de gebiedsontwikkeling. We willen opgenomen zien wat de consequenties zijn van de PIP GOL op deze wegen.*

Dus geen PIP GOL plannen goedkeuren en uitvoeren zolang er geen duidelijk (aangepast) GVVP en mobiliteitsplan van de Gemeenten Heusden en Waalwijk aanwezig is. Zodat alle effecten in samenhang /integraal kunnen worden beoordeeld.

1.7.1 Overlaatweg

Als we de uitgangspunten van "duurzaam veilig" volgen, zou deze gebiedsontsluitingsweg een 80 km/u weg worden. Daarmee wordt het meteen een knelpunt voor overstekend wild en langzaam verkeer. Tijdens de expertsessie hebben experts van natuurorganisaties en van Rijkswaterstaat het knelpunt voor oversteken wild onderschreven. Tijdens expertsessies werd een maximumsnelheid van 60 km/u als een van de meest zinvolle maatregelen genoemd om dit soort aanrijdingen zoveel mogelijk te voorkomen. Dit levert een conflict op tussen de functie van de weg, de 'gewenste' snelheid en de benodigde veiligheidseisen.

Daarom:

- *Wij willen dat deze weg niet de functie van gebiedsontsluitingsweg krijgt. De variant 72A van de Stichting van GolNaarBeter biedt die mogelijkheid.*
- *Wij willen dat de Overlaatweg valt binnen de PIP GOL.*

- *Mocht de keuze (tegen onze wens) toch vallen op de Overlaatweg als gebiedsontsluitingsweg dan willen we dat met onderstaande zaken rekening gehouden wordt:*
 - a. *Wij willen dat deze weg wordt ingericht volgens de principes van "duurzaam veilig", passend bij de functie van de weg.*
 - b. *Wij willen dat er maatregelen worden genomen passen bij de functie van de weg en volgens de principes van "Duurzaam Veilig" om aanrijdingen tussen automobilisten en dieren te voorkomen.*
 - c. *We willen dat deze weg voldoet of gaat voldoen aan de veiligheidseisen volgens de principes van "Duurzaam Veilig" en dan de veiligheid van voetgangers en overstekende fietsers langs de Overlaatweg gegarandeerd wordt.*

Enkele honderden tot duizenden fietsers waarvan veel schoolgaande kinderen maken gebruik van het fietspad direct naast de Overlaatweg. Door de GOL maatregel zal het verkeer op de Overlaatweg van 7.000 auto's toenemen tot minimaal 17.000 vracht en personenauto's.

- *Wij willen een veilige scheiding tussen weg en fietspaden.*
- *Wij willen passende bescherming van overstekende voetgangers en fietsers bij: het fiets en wandelpad en de school de Overlaat, woonzorgcentrum Eikendonk en het Olympia bad en bij andere oversteekpunten en splitsingen te garanderen.*

1.8 Gebiedsontwikkeling

Van de belang is om een waardig deel voor de natuur in de totale gebiedsontwikkeling te betrekken/ te behouden. Dit vraagt om een duidelijke toekomst visie t.a.v. de Baardwijkse Overlaat, de Biessertpolder / de Gemeint.

Wat geldt voor natuur geldt ook voor andere thema's die in het gebied spelen.

- *Wij vragen om het woord "gebiedsontwikkeling" recht toe doen en te zorgen voor een integrale en samenhangende visie op en plannen voor de natuur en andere thema's in dit gebied.*

1.9 Niet toekomstgerichte plannen

De plannen zijn onvoldoende toekomstgericht en houden onvoldoende rekening met het behalen van de vereiste klimaatdoelen. Er is meer aandacht nodig voor leefklimaat, landschap, natuur en milieu en er moet worden ingezet op: afremmen van verkeersmobiliteit, stimuleren van Smart Mobility, rekening rijden, meer lokale economie, thuis werken, goede fietsverbindingen om zo het gebruik van de fiets te stimuleren e.d. Bij het maken van de plannen moet op de A59 worden uitgegaan van een verkeersgeleiding systeem, die de snelheden voor de auto's aanpast aan de capaciteit van de weg en niet uitgaat van een maximum snelheid voor auto's van 130 km/u.

- *Wij vragen om een analyse die gericht is op de doorkijk naar deze ontwikkelingen en een toets van de plannen hierop. Nu is in het +plus scenario alleen gekeken naar economische en planologische ontwikkelingen in de nabije toekomst.*

1.10 Doelstellingen GOL

Het plan kent geen duidelijke gekwantificeerde doelstellingen. Ook is niet duidelijk welke doelen in welke mate zijn bereikt. Ook ontbreekt er een MKBA voor het gehele plan. Bij de afweging van alternatieven en varianten is slechts gekeken naar het passend zijn van het maatregelen pakket in het totale budget. Op geen enkele wijze is inzichtelijk gemaakt of de gekozen maatregelen alleen of in hun samenhang effectief of efficiënt zijn ten aanzien van de gekozen doelen.

Zo wordt van de doelstelling "verkeer uit de (oude) kernen" op één plaats door een beperkte maatregel deze doelstelling gerealiseerd (Eindstraat Drunen), terwijl op andere plaatsen op dit punt het doelbereik van het plan volstrekt onvoldoende is (Wolput, Catharinastraat en Julianastraat Vlijmen).

Ten aanzien van doelen als verbeterde bereikbaarheid, versterken economische vitaliteit of leefbaarheid van het totale gebied is geen inzicht in het totaaleffect of effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Wel wordt uit de effectrapportages duidelijk dat op een aantal thema's er op gebiedsniveau sprake is van een achteruitgang t.o.v. het nul-alternatief.

- *Wij vragen om heldere prognose en waar mogelijk actuele metingen die de effecten van de plannen op deze genoemde gebieden duidelijk maken. En om het aanpassen van de plannen aan die actuele gegevens en metingen.*

1.11 Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid is de conclusie in de achtergrond rapporten dat de totale verkeersveiligheid in het gebied afneemt als gevolg van de maatregelen.

- *Wij vragen u de plannen zodanig aan te passen dat de verkeersveiligheid in het gehele gebied verbeterd. Belangrijke sleutel daarvoor is het bundelen van de verkeersstromen op/direct langs de hoofdwegen (A59 en N261) en niet af te leiden naar het onderliggende wegennet en niet te verspreiden over 30 en 50 km wegen.*

1.12 Nut & Noodzaak

Uit de rapportages is onvoldoende duidelijk wat de nut en noodzaak van de voorgestelde maatregelen is. In de Baardwijkse Overlaat zijn realistische varianten aangedragen die onvoldoende zijn uitgewerkt en in de afweging betrokken. Ook in het oostelijk deel van het gebied zijn alternatieven aangedragen die onvoldoende zijn uitgewerkt en beoordeeld op hun (meer-)waarde.

- *Wij vragen u om expliciet te onderbouwen waarom de gekozen maatregelen als voorkeursalternatief zijn gekozen.*

1.13 Onderbouwing probleemstellingen

In de PIP GOL plannen ontbreekt het aan een goede probleemanalyse. Wat zijn nu de werkelijke problemen? Wat zijn de kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwingen van het probleem? Wat is/zijn in feite oorzaak(en) van het probleem en hoe kunnen deze problemen opgelost worden. In de PIP GOL-plannen ontbreekt het dus aan een goede probleemanalyse. Deze dient dan ook uitgewerkt te worden in de PIP GOL Plannen. We verwijzen ook de magere knelpunten analyse in de NRD GOL van 10 maart 2015 (Blz. 7 en 8). Ook hier vinden we geen kwantificeerbare onderbouwingen.

- *Wij vragen om heldere, actuele, kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwingen van de in de plannen benoemde problemen. Deze willen wij graag verwerkt zien tot een duidelijke probleemanalyse op basis waarvan passende oplossingen kunnen worden geformuleerd.*

1.14 Onderbouwing ambities

In de PIP GOL zijn vastgestelde ambities/doelen van PIP GOL niet en of onvoldoende, kwalitatief en kwantificeerbaar vastgesteld en omschreven. Deze dienen in het GOL PIP plan te worden opgenomen. Er staat nu in de ambities bijvoorbeeld betere doorstroming op de A59, aantrekkelijker vestigings-en leefklimaat, betere leefbaarheid in de kernen, aanpak HOWABO, enz. Echter er staan geen kwantitatieve/ toetsbare doelen. Dit is nodig om aan te tonen dat de gestelde doelen /ambities door het uitvoeren van de plannen daadwerkelijk het gewenste resultaat/ de goede oplossingen bieden opleveren maar tevens ook de mate waarin. Dit ook van belang om een afweging te kunnen in de kosten en baten.

- *Wij vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing van de doelen van de PIP GOL. Zodat de voorgestelde acties getoetst kunnen worden aan deze doelen.*

De summiere PIP GOL ambities / doelstellingen worden niet gerealiseerd.

De Provincie Noord-Brabant stelt dat met de huidige PIP GOL de doelstellingen worden gerealiseerd. Dit is aantoonbaar onjuist.

- De doelstelling/ ambities van GOL zorgen niet of nauwelijks voor een betere doorstroming op en rond de A59 (zie MER achtergrondrapport Verkeer)
- Betere leefbaarheid/ veiligheid in de kernen door minder verkeer in de dorpskernen, wordt niet of nauwelijks gerealiseerd. Het wordt onveilig op 30-50 km wegen in de kernen (MER achtergrond rapport Verkeer). Er komt meer sluipverkeer in de woonkernen. De huidige wettelijke normen t.a.v. geluid en lucht kwaliteit voldoen niet aan de normen van de WHO, de wettelijke toegestane max. in Nederland worden bereikt en er wordt ontheffing gevraagd op deze cruciale gebieden.
- Betere bereikbaarheid van de kernen wordt ook niet gerealiseerd. Bewonder worden gedwongen om te rijden en zo langer in de dorpskernen te rijden om de A59 te bereiken.
- In de afgelopen jaren is er geschoven met de doelstellingen en ambities van de GOL om de plannen te kunnen blijven rechtvaardigen wanneer oorspronkelijke doelstellingen niet haalbaar bleken. Zo veranderde de doelstelling: " Het verbeteren van de doorstroming op de A59" naar "Het niet verslechteren van de doorstroming op de A59"; de doelstelling van "verkeer uit de kernen" naar: "verkeer uit de oude kernen" en "verkeer verplaatsen -van de A59- naar geschikte wegen op het onderliggende wegennet". De doelstelling van 3 robuuste ecologische verbindingen met brede landschappelijke zones en ruime eco-passages is verworpen tot de aanleg van 2 beperkte EVZ's van (minder dan) 25 m.

De conclusie moet zijn dat de plandoelstellingen onduidelijk zijn, deze niet of slechts zeer gedeeltelijk gerealiseerd worden en er geen sprake is van een evenwichtig en integraal plan, dat de leefbaarheid en bereikbaarheid verbeterd. Het tegenovergestelde is helaas waar.

- *Wij zijn van mening dat de huidige plannen onvoldoende de geformuleerde doelstellingen realiseren. Wij vragen om aanpassing van de plannen op basis van goed onderbouwde en gekwantificeerde doelstellingen.*

1.15 Leefbaarheid

In de PIP GOL plannen is niet aangegeven in hoeverre de ambitie/ doelstelling van minder verkeer in de dorpskernen leidt tot de beoogde verbetering van de leefomgeving. Ook de MER commissie vraagt hiernaar (zie MER advies inzake NRD). Wij zijn van mening dat in totaliteit de leefomgeving in de dorpskernen verslechtert.

In Vlijmen verslechtert bijvoorbeeld per saldo de leefsituatie in veel woonwijken, omdat een heel aantal straten niet geschikt zijn voor de grote hoeveelheden extra verkeer, die deze straten volgens het verkeersmodel extra moeten gaan verwerken.

- *Wij willen in de PIP GOL dan ook zien hoe de verbetering van de leefbaarheid niet alleen is uitgedrukt in de afname van het aantal ernstige geluidsgehinderden maar ook de totale geluidsbelasting in de kernen (ook minder dan 50 dB), de verkeersveiligheid en blootstelling aan luchtverontreiniging.*

In de NRD is aangegeven, dat de gezondheidseffecten van het GOL in beeld wordt gebracht aan de hand van de CES-methode. De MER-commissie wijst in haar advies op de onvolkomenheden van deze methode. Om deze reden adviseert de Commissie de gezondheids-effecten te bepalen d.m.v. de MGR-indicator (Milieu Gezondheids Risico).

- *Wij willen weten of deze MGR indicator inderdaad is ingezet en wat de uitkomsten zijn.*

2 PROCEDURE & PROCES

2.1 Procedure

2.1.1 Versnipperde planvorming,

2.1.1.1 Begrenzing plangebied/effecten en maatregelen buiten plangebied

In de zienswijze op de NRD is al aangegeven, dat het plan- en studiegebied niet juist is gekozen. De huidige contouren van het plan- en studiegebied geven onvoldoende inzicht in de gevolgen van plan GOL voor omringende gebieden en woonwijken. Dit argument is ook door de commissie MER onderschreven in hun reactienota op de NRD. Aanpassing heeft niet plaatsgevonden.

Ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied (bijvoorbeeld de groei van de Efteling) en op iets grotere afstand (groei van 's-Hertogenbosch, Tilburg, aanleg/verbreding van hoofdwegen A58, A27, A2) en ontwikkelingen op gebied van natuur en leefmilieu zijn niet of onvoldoende in de plannen meegenomen. Deze ontwikkelingen zijn wel degelijk van invloed op de verkeersdruk op/in het gebied, vraag en aanbod van arbeidsplaatsen en arbeidskrachten, recreatieve verplaatsingen en behoefte aan recreatieve voorzieningen en mogelijkheden.

De GOL-maatregelen hebben gevolgen voor diverse straten en gebieden niet alleen binnen maar ook buiten de begrenzing van het plangebied. Buiten de grenzen van het plangebied zijn geen maatregelen opgenomen om infrastructuur of leefomgeving aan te passen aan de hier optredende effecten. De gemeenten zullen plannen moeten opstellen en in procedure moeten brengen voor het realiseren van deze maatregelen. Omdat deze plannen (zoals GVVP's) nu nog ontbreken is het volstrekt niet duidelijk wat de effecten van de GOL-maatregelen op het woon- en leefmilieu zullen zijn. Vanwege de grote samenhang is het vaststellen van de PIP's niet mogelijk zonder deze -nog op te stellen- aanvullende plannen gelijktijdig in procedure te brengen en vast te stellen.

De GOL heeft de opdracht een integrale gebiedsontwikkeling tot stand te brengen. De GOL bakent echter het plangebied af tot een beperkte set maatregelen in slechts een gedeelte van het gebied. In een integrale opdracht c.q. PIP horen ook de mitigerende maatregelen en de maatregelen uit bijvoorbeeld het GVVP van de betrokken gemeenten thuis.

Om een juist oordeel deel en juiste zienswijze in te kunnen dienen verzoeken wij een complete set plannen met de voornoemde ontbrekende zaken.

Voorbeelden van plaatsen waar de begrenzing van plan en/of onderzoeksgebied tekortschiet en de PIP's dus maar een gedeelte van de problematiek omvatten en maatregelen ontbreken zijn:

- het gebied in Vlijmen-Oost waar randweg Vlijmen-Oost aan gaat sluiten op de Vijfhoevenlaan (wijken rondom de Vijfhoevenlaan, Mommersteeg, Van Leeuwenhoeklaan, Groen van Prinsterenlaan).
- de kernen van Waalwijk en Drunen waar verkeersstromen ingrijpend gaan wijzigen.
- diverse wegen in het buitengebied van de GOL-gemeenten die een andere verkeersbelasting (al dan niet door sluipverkeer) of functie krijgen (bijvoorbeeld Overlaatweg/Drunenseweg, Elshoutseweg, Kanaalweg, Bellaard).
- de Natura 2000 gebieden vallen grotendeels buiten de begrenzing van het onderzoeksgebied. Deze worden echter wel beïnvloed door de GOL-plannen.

Dit overzicht is niet limitatief, deze problematiek speelt door vrijwel het gehele gebied.

2.1.1.2 Twee PIP plannen

Er is sprake van 2 PIP's (West en Oost). Gezien de grote samenhang tussen de twee plannen is vaststelling van 1 van beide plannen zonder het vaststellen van het andere plan niet mogelijk. Een afzonderlijke besluitvorming over 1 van beide plannen is dan ook niet acceptabel.

- *Wij vragen geen afzonderlijke besluitvorming van de 2 PIP's*

2.1.2 Toepassing PAS

Het is niet duidelijk of het onderzoeksgebied ruim genoeg is om aan de vereisten van de PAS te voldoen.

- *Wij vragen om aan te tonen dat de onderzoeksgrenzen voldoende ruim zijn genomen om de effecten van de toegenomen stikstofdepositie in beeld te brengen*

Het feit dat het plan niet in staat is zijn eigen opgave ten aanzien van stikstof in te vullen en een beroep moet doen op de voorzieningen van de PAS is in deze veelzeggend.

Gezien de discussies rondom het toepassen van de PAS en de voor dit gebied gereserveerde ontwikkelingsruimte vragen we ons af of de reservering in de PAS wel toereikend is. Bovendien is door de recente mestfraude discussie, andere twijfel omtrent reductie van landbouw emissies (luchtwassers, groei veestapel), sjoemel software, snellere economische ernstige twijfel over de ruimte die er (nog) is. Wij zijn daarom van mening dat ook met het beroep doen op de PAS, geen zekerheid wordt gekregen dat het plan de natuurlijke kenmerken niet zal aantasten.

Omdat er ons inziens alternatieven of varianten zijn die tot minder stikstof uitstoot leiden is ook niet het maximale gedaan om binnen de mogelijkheden die het plan als integrale gebiedsontwikkeling biedt, de uitstoot terug te dringen.

- *Wij vragen om maximaal in te zetten op maatregelen die de uitstoot van stikstof (door vooral verkeer) terug te dringen (denk aan OV, Smart Mobility, tijd en plaats onafhankelijk werken –TPOW-, fiets etc.)*

Citaat uit het memo 4107070 Informerende documenten in verband met de Verordening Stikstof d.d. 8 november 2016 van de provincie: "In zijn brief aan de Tweede Kamer geeft Staatssecretaris van Dam aan dat ook dit onderzoek niet afdoende kan verklaren waarom de berekende emissies afnemen, maar de gemeten concentraties niet. De uitwerking van de aanbevelingen uit de eerder uitgevoerde internationale review moet hierin de komende jaren duidelijkheid geven." Onduidelijk is hoe de Stikstof belasting in het gebied de komende jaren wordt gereduceerd. In een plan voor integrale gebiedsontwikkeling zou hier juist aandacht voor moeten zijn. Zie ook paragraaf 2.1.3. over Natura 2000.

2.1.3 Natura 2000

Er is geen/onvoldoende onderzoek gedaan naar overschrijding van Natura2000-regels. Zo is er sprake van verhoogde -en mogelijk te hoge- NOx uitstoot door de plannen. Dit speelt ook op het wegennet net buiten het GOL-plangebied, zoals de Overlaatweg, waar de uitstoot toeneemt als gevolg van de GOL plannen met invloed op het Natura2000-gebied van de Loonse- en Drunense duinen. Omdat zowel in de autonome ontwikkeling als in bijvoorbeeld de (verbeterde) variant 72a de verkeersbelasting van bijvoorbeeld de Overlaatweg en daarmee emissie op het Natura2000 gebied lager is dan in de planvariant kan de vergunning/ontheffing voor deze gebieden niet verleend worden (er is een reëel alternatief). Dit geldt ook voor andere gebieden zoals de Moerputten. Ook is onvoldoende onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de NOx uitstoot van het verkeer op de A59 terug te brengen. De A59 is de hoofdbron van NOx in het gebied.

Gelet op de brede doelstelling van de gebiedsontwikkeling (waarbij juist ook maatregelen zoals terugdringen van autoverkeer een plaats kunnen hebben) voldoen de plannen hiermee niet aan de plandoelstelling en aan de doelen die door de wetgever zijn gesteld op het gebied van het verbeteren van de milieukwaliteit.

2.1.4 Milieuparameters

In het gehele GOL gebied worden Wettelijke normen t.a.v. diverse milieuparameters overschreden. Denk aan fijn stof, Stikstof, geluid en andere milieunormen. Bovendien zijn de huidige in Nederland vastgestelde normen voor veel parameters boven de advieswaarden die de WHO voor deze parameters aangeeft. In de plannen zijn geen maatregelen opgenomen om de emissie vanuit het GOL gebied terug te dringen. Sterker: door de maatregelen in de GOL-plannen nemen de emissies op veel punten toe. Door het toenemen van het aantal afgelegde km's, meer km's binnen de bebouwde kom etc. t.o.v. de referentie situatie waarin geen maatregelen worden uitgevoerd. Binnen de doelstellingen van een duurzame gebiedsontwikkeling zou het streven moeten zijn om emissies terug te dringen. Het alleen voldoen aan de huidige wettelijke norm mag daarbij niet leidend zijn. Voor CO2 geldt bovendien dat Nederland een opgave heeft om deze versneld terug te dringen. De voorgestelde maatregelen in het plan zijn in dit opzicht niet voldoende. Aanvullende maatregelen zijn nodig.

- *Wij vragen dan ook om aanvullende maatregelen in PIP GOL op te nemen*

2.1.5 Geluid

De geluidsbelasting op grote delen van het plangebied en gebieden daarbuiten neemt aanzienlijk toe. Omdat hier de wettelijke grenswaarden niet worden bereikt of overschreden is dit effect niet meegewogen in de planvorming. In deze gebieden is wel degelijk sprake van afname van kwaliteit van de leefomgeving. Per saldo lijkt op het gebied van geluid het totale effect in het gebied negatief en wordt dus niet voldaan aan de GOL-doelstelling.

De effecten van geluid op nog in te vullen of recente ontwikkelde woningbouwlocaties zoals de Grassen in Vlijmen en nabij de Drunenseweg in Waalwijk (appartementen complexen bij Eikendonk/Drongelenskanaal en nieuwe woonwijk hoek Akkerlaan/Drunenseweg) zijn niet in beeld gebracht en niet meegewogen in de planafweging. Een gedeelte van de betroffenen woningen is al gerealiseerd, andere zullen nog voordat de GOL plannen worden uitgevoerd gerealiseerd zijn of vrijwel gelijktijdig of kort daarna tot realisatie komen.

2.1.6 Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid is de conclusie in de achtergrond rapporten dat de totale verkeersveiligheid in het gebied afneemt als gevolg van de maatregelen. Hiermee wordt niet voldaan aan de GOL doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook klopt de analyse dat de bestaande afritten van de A59 onveilig zouden zijn niet. Uit de verkeersongevallen cijfers komen voor de A59 geen opvallende of hoge ongevalscijfers naar voren. Daar waar de afritten een verkeersgevaarlijke situatie opleveren (of opleverden) is dit meestal te wijten aan de afwikkeling van het verkeer op het kruisingsvlak aan het eind van afrit waardoor terugslag naar de hoofdrijbaan plaatsvindt of plaatsvond. Het verbeteren van de verkeersafwikkeling met relatief eenvoudige maatregelen aan het eind van de afrit lost dit probleem op. Voorbeelden zijn de afrit 38 -Waalwijk Centrum- waar plaatsing van een VRI en extra opstelruimte de problemen heeft opgelost. Ook voor de vervallen aansluiting 41 was een dergelijke oplossing uitstekend toepasbaar. De verkeersveiligheidsknelpunten op de afrit 39 (Waalwijk-Oost) aan de zuidzijde zijn gerelateerd aan het oneigenlijke gebruik van deze afrit door vrachtverkeer. Een verbeterde signalering en handhaving zou dit probleem kunnen oplossen. Het knelpunt bij aansluiting 44 in de richting Waalwijk/Vlijmen is te

wijten aan de korte weefvakken ter plaatse. Door een eenvoudige herinrichting van de aansluiting 44 en 45 kan dit knelpunt worden opgelost.

De zogenaamde "halve aansluitingen" leiden met moderne technologie zoals navigatie niet of nauwelijks tot verkeersonveilige situaties door verkeerd rijden. Deze halve aansluitingen passen uitstekend in de verkeersbewegingen zoals die in regio aanwezig zijn. Vanuit een verbetering van de afwikkeling van het verkeer of verkeersveiligheid is het volledig maken van deze aansluitingen dan ook onnodig.

De nog resterende ongevalsconcentraties (o.a. op de rijbaan richting 's-Hertogenbosch ter hoogte van aansluiting 42) zullen door de huidige plannen eerder in ernst toenemen dan afnemen door de toenemende intensiteit op de resterende aansluitingen.

Door te toename van intensiteiten op de wegen in het onderliggende wegennet nemen de conflicten tussen fietsers en voetgangers enerzijds en motorvoertuigen anderzijds toe.

De risico's van sluipverkeer zijn in het geheel niet in kaart gebracht.

Deze situaties zorgen voor meer kans op ongevallen met bovendien ook nog ernstigere letsels. Opvallend is dat in de plannen nauwelijks maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet zijn voorzien. Dit is een belangrijke tekortkoming.

2.1.7 CO2

Er is geen onderzoek gedaan naar de nadelige effecten van de GOL maatregelen op de CO2 uitstoot. Dat er sprake is van nadelige effecten blijkt uit het feit dat er op- en afritten afgesloten worden en op- en afritten verplaatst worden. Door deze maatregelen moeten vracht-, bestel- en personenwagens door de kernen omrijden om naar de A59 te komen. Om een voorbeeld te geven: om van het centrum van Waalwijk op de A59 te komen moet het verkeer eerst dwars door Waalwijk naar Drunen rijden om vervolgens weer via de Overlaat terug naar Waalwijk te rijden om daar de A59 op te gaan, dit betekent dagelijks meer dan 2,2 kilometer omrijden voor 10.000 tot 12.000 motorvoertuigen. De voorgestelde maatregelen staan hiermee haaks op het akkoord van Parijs, waarbij juist de CO2-uitstoot al in 2020 met 25% moet worden teruggebracht.

- *Wij willen een uitgebreide analyse op dit gebied terugzien in de PIP GOL.*

2.1.8 Geen inzicht in waterbergingsopgave door GOL plannen

Op een van de eerste informatiebijeenkomsten van de GOL heeft het Waterschap bij monde van ing. Heeremans aangegeven, dat de enorme hoeveelheid nieuw asfalt die de GOL voornemens is aan te leggen, problemen gaat geven met de afwatering. Gezien de snelle klimaat veranderingen gaat dit probleem alleen maar groter worden. In de GOL plannen zijn geen compenserende maatregelen terug te vinden die in deze extra waterbergingsopgave voorzien en is ook geen budget gereserveerd voor deze bergingsopgave.

- *Wij willen dat in de PIP GOL hierop een nadere toelichting komt.*

2.1.9 Achtergrondrapport Gezondheid

Uit het achtergrondrapport gezondheid (2.1) zijn alleen de kwantitatieve effecten in beeld gebracht en niet de kwalitatieve effecten. Onduidelijk is of gebruik is gemaakt van de MGR methode zoals geadviseerd door de Cie MER.

2.1.10 Lange termijn effecten

Het plan geeft onvoldoende inzicht in de lange termijn effecten. De gehanteerde scenario's gaan uit van vastgestelde planologische ontwikkelingen en planologische ontwikkelingen die al voorzien zijn. Door de snelle economische groei van dit moment zijn een aantal plannen die als lange termijn zijn voorzien inmiddels al bijna in uitvoering. Zo is de ontwikkeling van het bedrijventerrein Haven 8 in Waalwijk op dit moment veel verder dan in de plannen beschreven.

Ook met andere ontwikkelingen, zoals veranderingen in de demografie, recent gemaakte beleidskeuzes zoals terugdringen CO2-reductie, technologische ontwikkelingen zoals elektrische fietsen en elektrisch rijden, is in de planvorming geen rekening gehouden. In totaliteit moet geconcludeerd worden dat er geen goede weergave van de toekomstige situatie én effecten in de plannen is weergegeven.

2.1.11 Strijdigheid met vigerend beleid en regelgeving.

- Streekplan Waalboss (EVZ) niet gehonoreerd
- Strijdig met structuurvisie Brabant (thema's openheid, landschap ecologische zones)
- De status en ontwikkeldoelstellingen van de Heidijk in de ruimtelijk plannen is niet gerespecteerd.
- Onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de plannen voor Natura 2000 gebieden.

2.1.12 Vergunningen

De stukken van de ontwerp vergunningen/ontheffingen/uitvoeringsbesluiten zijn niet te vinden op sites. Hiervan is op 4 december melding gemaakt aan de provincie. Plannen zijn of niet te vinden of worden niet geopend als deze worden geselecteerd om te openen.

Op de site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl staat al minimaal sinds 8 december 2017 zelfs vermeld dat er op de plannen geen reactie (meer) mogelijk is.

Een samenhangende beoordeling van de plannen en effecten is hierdoor bemoeilijkt. Daarom is gevraagd om de plannen opnieuw integraal ter visie te leggen met inachtneming van de wettelijke termijn van 6 weken.

Een aantal belangrijke inhoudelijke bezwaren zijn:

- de afsluiting van de verschillende op- en afritten is vanuit verkeersveiligheid of bereikbaarheid niet noodzakelijk of zelfs ongewenst.
- de vermindering van het totaal aantal op- en afritten leidt tot concentratie van de verkeersstromen op een beperkt aantal punten. Gezien de hoge I/C waarde van de A59 leidt dit juist tot extra congestie (de restcapaciteit is onvoldoende om de grote aantallen verkeer op die plaatsen te kunnen verwerken). Maatregelen aan de A59 om deze locaties te verbeteren zijn niet in de plannen opgenomen.
- Vanwege het ontbreken van de concept vergunningen/ontheffingen op grond van de wet NB kan niet worden beoordeeld of en zo ja voor welke soorten of gebieden ontheffing is verleend en/of aanvullende eisen zijn gesteld.

2.1.13 Vindbaarheid ter visie liggende documenten

Procedure is niet duidelijk wat er ter visie ligt en waar bewoners het kunnen zijn.

Tijdens de informatie-avonden van de GOL wordt de website www.oostelijkklankstraat.nl gecommuniceerd als dé belangrijkste informatiebron. Om een reactie te kunnen op de ter visie liggende documenten is het belangrijk om de documenten op een gemakkelijke en efficiënte manier te kunnen vinden.

Bewoners die zich hebben ingeschreven voor de nieuwsbrief hebben een link ontvangen die hen doorverwijst naar de juiste rapporten en documenten voor het indienen van een zienswijze ten aanzien van de PIP. Dit betekent dat bewoners die niet geabonneerd zijn op de nieuwsbrief, zelf hun weg moeten vinden naar de juiste documenten. Dit blijkt een onbegonnen zaak, aangezien de website ook meerdere, oudere versies van documenten bevat. Daarnaast is de locatie van de juiste documenten niet vindbaar en onlogisch.

2.2 Proces

2.2.1 Doelstellingen GOL

Het plan kent geen duidelijke gekwantificeerde doelstellingen. Ook is niet duidelijk welke doelen in welke mate zijn bereikt. Ook ontbreekt er een MKBA voor het gehele plan. Bij de afweging van alternatieven en varianten is slechts gekeken naar het passend zijn van het maatregelen pakket in het totale budget. Op geen enkele wijze is inzichtelijk gemaakt of de gekozen maatregelen alleen of in hun samenhang effectief of efficiënt zijn ten aanzien van de gekozen doelen.

Zo wordt van de doelstelling "verkeer uit de (oude) kernen" op één plaats al door een beperkte maatregel deze doelstelling gerealiseerd (Eindstraat Drunen), hier is dus het instrument PIP of gebiedsontwikkeling volledig overbodig.

Op andere plaatsen is op dit punt het doelbereik van het plan volstrekt onvoldoende (Wolput Vlijmen). Hier wordt het instrument gebiedsontwikkeling en PIP dus niet benut. Ten aanzien van doelen als verbeterde bereikbaarheid, versterken economische vitaliteit of leefbaarheid van het totale gebied is geen inzicht in het totaaleffect of effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Wel wordt uit de effectrapportages duidelijk dat op een aantal thema's er op gebiedsniveau sprake is van een achteruitgang t.o.v. het nul-alternatief.

Naar mate de planvorming vorderde werd ook steeds duidelijker dat de oorspronkelijke doelen niet gehaald werden (o.a. door drastische vermindering van het budget en het niet meenemen van de A59 zelf in de plannen).

Om het project alsnog te legitimeren werden de doelen naar beneden bijgesteld.

Zo werd "de Maasroute stroomt door" gewijzigd in "de doorstroming op de A59 mag niet verslechteren"; "verkeer uit de kernen" werd "verkeer uit de oude kernen" en "verkeer verplaatsen -van de A59!- naar de daarvoor geschikte wegen". Drie robuuste ecologische verbindingen die de barrière tussen zand en klei moesten wegnemen werden vervangen door twee vrij smalle EVZ's ($\leq 25\text{m}$) die ternauwernood de effecten van de GOL maatregelen kunnen mitigeren/compenseren.

Leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeteren niet of verslechteren zelfs op gebiedsniveau.

Een van de overeengekomen doelstellingen van het GOL is het verbeteren van de economische vitaliteit in het GOL-gebied. In de achtergronddocumenten is geen enkele uitwerking -zowel kwantitatief als kwalitatief - van deze doelstelling te vinden.

Zoals uit bovenstaande al af te leiden is zijn nut en noodzaak van het plan onvoldoende onderbouwd. Een heldere/correcte probleemanalyse en daarop gebaseerde doelstellingen ontbreken, zijn onjuist of veel te algemeen geformuleerd (kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwingen ontbreken). Veel van de in het uiteindelijke plan aangestipte knelpunten kunnen op een eenvoudiger wijze worden opgelost. Het doelbereik -zover dit uit de zwak geformuleerde doelstelling valt af te leiden- is marginaal of zelfs negatief.

Ook in de reactie op de NRD is hier al op gewezen door zowel insprekers als de Cie voor de MER. Het heeft echter niet geleid tot een betere probleemanalyse of doelstellingen.

De conclusie moet zijn dat de plandoelstellingen onduidelijk zijn, deze niet of slechts zeer gedeeltelijk gerealiseerd worden en er geen sprake is van een evenwichtig en integraal plan, dat de leefbaarheid en bereikbaarheid verbeterd. Het tegenovergestelde is helaas waar.

2.2.1 Werkwijze

De planvorming heeft zich voltrokken van "postzegel naar landkaart". De werkwijze waarin allerlei oude plannen en ideeën op lokaal niveau zijn samengevoegd heeft geleid tot een weinig integraal plan. Een echt goede probleem analyse op gebiedsniveau ontbreekt. De overkoepelende doelstelling "de Maasroute stroomt door" wordt niet gehaald, onder meer door gebrek aan middelen en het niet volledig participeren van het Rijk. Daardoor is een plan ontstaan dat tekort schiet op de hoofdoelstelling en leidt tot

een verplaatsing van verkeer van de hoofdwegen naar het onderliggende wegennet. Voor gevolgen zoals het ontstaan van aantrekkelijke routes voor sluipverkeer is helemaal geen aandacht geweest in de plannen.

In de maatregelen is het accent blijven liggen op verkeer en infrastructuur. Een echte integrale gebiedsaanpak waarin ook andere opgaven een volwaardige plek hebben gekregen ontbreekt nog steeds in de plannen. (Corridorstudie naar lokale oplossingen, geen dynamisch model).

De toevoegingen in het plan zoals de ontwikkeling van een Snelfietsroute en het volledig meenemen van Fase 2 waarin het belangrijkste pakket aan flankerende maatregelen voor natuur was ondergebracht zijn pas in de plannen opgenomen na aandringen van bewoners en belangengroepen.

Ook in de voorlichting en inspraak is steeds met een zeer versnipperde aanpak gewerkt waarin bewoners alleen op losse planonderdelen en inrichtingsmaatregelen (-het gesprek mocht gaan over 'bankjes en boompjes'-) konden reageren. Discussies over de totaal opzet van het plan zijn categorisch door de betrokken medewerkers en bestuurders afgehouden. Zo is het gesprek over de variant 72a ondanks vanaf 2015 daartoe gedane verzoeken van de indieners, pas in september/oktober 2017 aangegaan in de vorm een tweetal expertsessies (1 week voor de definitieve vaststelling van het ontwerp).

Vervolgens zijn de resultaten van deze sessies door de provincie onder tijdsdruk tijdens de besluitvorming genegeerd of eigenhandig op onjuiste wijze gepresenteerd aan de betrokken bestuursorganen. Hierbij zijn onder meer kosten, effecten en meerwaarde van deze variant negatief of niet weergegeven (zie ook het betreffende hoofdstuk over de varianten).

2.2.1.1 Gebruik van convenanten, stuurgroep etc.

In de ontwikkeling van de plannen is gebruik gemaakt van een bestuurlijke overeenkomst (de BOK) en een samenwerkingsovereenkomst (SOK).

Door deze werkwijze zijn al vroegtijdig tussen betrokken partijen (bindende) afspraken gemaakt over de GOL-plannen.

Deze afspraken hebben geleid tot:

- belemmering van een zorgvuldig planproces (immers vooraf was al vastgelegd wat de plannen zouden inhouden en welke budgetten er maximaal beschikbaar waren), de handelingsvrijheid van deelnemers was beperkt of men voelde zich gecommiteerd aan afspraken die achteraf niet bleken te voldoen aan de verwachtingen.
- onevenredige vertegenwoordiging van bepaalde groepen en belangen en uitsluiten van anderen (van de 20 partijen waren er 6 overheden, 7 vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, meerdere sectorale natuur en milieuorganisaties), bewoners waren -en zijn- niet rechtstreeks vertegenwoordigd.
- de besluitvorming in de Stuurgroep voltrekt zich buiten het zicht van direct controlerende democratische organen zoals gemeenteraden en Provinciale Staten. In de formele trajecten hebben deze organen weliswaar een rol, echter deze is beperkt als er op bestuurlijk niveau al "zaken" zijn gedaan.

Planrealisatie al gestart voordat PIP in procedure is gebracht.

Delen van het plan zijn al vooruitlopend op de procedure van het PIP/MER gerealiseerd of in andere plannen vastgelegd. Daardoor is een fait accompli ontstaan die de bewegingsvrijheid voor een goede integrale afweging heeft beperkt (Bijv. Brug Drongelenskanaal, "Ei van Drunen", Mobiliteitsplan Waalwijk).

2.2.2 Trechteringsproces

Om de ingediende zienswijzen op de voorkeursvariant van het NRD te beoordelen is een trechteringsproces toegepast. Dit trechteringsproces kende een stap die alle maatregelen die meer 7,5 miljoen Euro duurder waren dan de voorkeursvariant liet afvallen. Er is in deze stap geen rekening gehouden met eventuele verschillen in baten. Ook is 7,5 miljoen Euro een vrij arbitraire grens. Deze is gepresenteerd als 10% van de plankosten.

Aangezien de kosten inmiddels zijn opgelopen tot meer 100 miljoen Euro zou deze grens nu al aangepast moeten worden tot 10 miljoen Euro.

In de beoordeling is door de provincie onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe er tot een kostenvergelijking is gekomen. Niet duidelijk is welke maatregelen met welke maatregelen zijn vergeleken, hoe ramingen tot stand zijn gekomen etc. In de perscommunicatie zijn bijvoorbeeld zeer uiteenlopende bedragen genoemd; veel - noodzakelijke- maatregelen zijn geen onderdeel van de PIP's maar moeten via een ander spoor worden verwezenlijkt etc. etc.

Gevolg is dat kansrijke alternatieven in een vroeg stadium onterecht zijn afgewezen waardoor principes van zorgvuldige ruimtelijke ordening; eisen zoals 'nee, mits' zoals verwoord in diverse wetten en regelingen en bescherming van landschappelijke en cultuurhistorische waarden tegen -onnodige- aantasting niet zijn gerespecteerd. Ook zijn kansen op een beter plan niet of onvoldoende benut.

3 R.O. / RUIMTELIJKE INPASSING

3.1 Maatregelvlak met dubbele bestemming

Er komen op de kaarten dubbelbestemmingen voor. Ook zijn vlakken ruim begrensd, vooral voor de bestemming verkeer. Dit biedt veel vrijheid ten aanzien van de daadwerkelijke invulling van de maatregelen. Daarmee is onzeker wat er daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden en welke waarden gerespecteerd gaan worden.

- *Wij vragen om de begrenzing van de bestemming verkeer te beperken tot de strikt noodzakelijke oppervlakken/gebieden.*

3.2 Zorgvuldige Ruimtelijke ordening

De principes van een zorgvuldig ruimtegebruik zijn onvoldoende toegepast. Zo is onvoldoende onderzocht of een strakke bundeling van parallelwegen met de A59 mogelijk is en of aantasting van de groene ruimten en landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle gebieden in de Baardwijkse Overlaat en de Gemeint/Voordijk kan worden vermeden. Dit kan bijvoorbeeld door verplaatsing van de aansluitingen 39/40 en aanpassing van de ontsluiting van Vlijmen via de Bellaard.

3.3 Streekplan Waalboss

De Gemeint bij Vlijmen en de Baardwijkse Overlaat bij Drunen die in het provinciale streekplan (Waalboss) een belangrijke rol hebben als ecologische verbindingzones worden door de GOL-plannen onomkeerbaar en onherstelbaar aangetast.

- *Wij willen dan ook dat in de PIP GOL zowel de Baardwijkse Overlaat als de Gemeint niet worden aangetast. Het 'nee, tenzij' of 'ja, mits' principe moet hier worden toegepast. En er zijn alternatieven (Variant 72A en Variant 62) die zorgen dat deze gebieden niet aangetast hoeven te worden.*

3.4 Structuurvisie

Het PIP is strijdig met het ruimtelijk beleid van de structuurvisie Brabant, gericht op het openhouden van de landschap ecologische zones oftewel de groene geleedingszone (in de hier geplande groene buffer mag niet gebouwd worden).

- *Wij willen dan ook dat in de PIP GOL de Baardwijkse Overlaat en de Gemeint niet worden aangetast*

3.5 Verordening Ruimte

Er worden in de onderbouwing van de PIP GOL plannen strijdigheden geconstateerd met de provinciale Verordening Ruimte (VR). Die strijdige ontwikkelingen zijn vernietigend voor natuur, landschap, milieu en cultuur. De schade is zo ernstig dat compensatie hier niet aan de orde moet komen. De plannen moeten zonder compensatie gewoon "goed" zijn. De aan te tasten waarden zijn domweg zo groot, dat compensatie per definitie te kort schiet. In De PIP GOL past dan ook niet in de VR. Het PIP is ons inziens dan ook strijdig Verordening Ruimte artikelen 3, 5, 6, 22.

- *Wij willen dat de huidige PIP GOL dan ook niet op deze wijze wordt goedgekeurd en wordt uitgevoerd.*

Groen-blaue mantel art 6, omdat het bouwen van de geplande spaghetti van wegen in de overlaat strijdig is met deze bestemming die strekt tot behoud en bescherming van o.m. ecologische en landschappelijke waarden. Te gemakkelijk wordt gezegd dat dit compensabel is.

- *Wij willen dan ook de PIP GOL hierop wordt aangepast.*

Indien aantasting aantoonbaar noodzakelijk blijkt wij willen weten hoe, waar en hoeveel er gecompenseerd gaat worden.

3.6 Mitigerende/ compenserende maatregelen

Er is geen plan aangetroffen voor de ruimtelijke invulling en de benodigde kwaliteit van de gebieden voor mitigerende of compenserende maatregelen voor natuurwaarden.

In het plan is de informatie over de wijze en locatie van compensatie van natuurwaarden lastig of niet terug te vinden of niet helder. Zie verder ook onder het onderdeel natuur.

Het lijkt erop dat mitigatie en compensatie voor natuurwaarden gecombineerd is met de opgave voor het realiseren van de EVZ's. Dit is ons inziens onjuist, de opgave voor de EVZ's was/is al aanwezig en mag niet als natuurcompensatie worden ingezet.

Door het "doorknippen" van de EVZ Heidijk ontstaat naar onze mening een extra opgave omdat de functie van deze EVZ hierdoor sterk wordt beperkt/verloren gaat. Ook dit is niet terug te vinden in de plannen.

De borging (bestemmingen en middelen) van de compensatie is niet helder in de plannen terug te vinden.

Mitigerende of compenserende maatregelen voor effecten buiten de planbegrenzing ontbreken geheel (denk aan effecten van toename van verkeer op wegen buiten het plangebied).

- *Wij verzoeken u om deze plannen alsnog uit te werken en de benodigde maatregelen herkenbaar aan het plan toe te voegen.*

3.7 Plan ontwikkeling Engelermeer

In 2016 heeft de gemeente 's-Hertogenbosch een ontwikkelkader opgesteld voor de exploitatie van het Engelermeer (Zie rapport Meer van het Engelermeer, 2016). In dit visiestuk worden kaders aangegeven om "initiatiefnemers de ruimte te bieden om het Engelermeer op de kaart te zetten".

Op pagina 11 wordt het Engelermeer omschreven als "een waardevol topgebied als het gaat om biodiversiteit, met bijzondere planten en vogels. De rust binnen het natuurgebied is voorwaarde voor kwetsbare soorten en de waardering van de natuurrecreant".

In de SWOT-analyse (pag. 6) van het visiestuk is als "bedreiging" het volgende opgenomen: "functies die elkaar in de weg zitten en of ongewenst zijn door lawaai / overlast".

"Het inrichtingsplan moet weergeven wat de landschappelijke verbeteringen zijn met betrekking tot de beleefbaarheid, toegankelijkheid, schoonheid, natuurwaarde, cultuurhistorie en de gebruikswaarde. Elk initiatief levert zo een bijdrage aan versterking en vernieuwing van het waterlandschap en de ecologische ambities rond het

Engelermeer. Denk hierbij aan waterberging, water als "beleefbaar" thema voor de landschappelijke inpassing, ecologische verbindingen, overgangen tussen leefgebieden etc."



Het geplande voorkeursalternatief voor Vlijmen-oost zal grote impact hebben op de biodiversiteit voor bijzondere planten en vogels op gebied van geluid, rust, verkeer, fijnstof, natuurwaarde enz. De PIP GOL-oost zal bepalend zijn voor exploitatie van het Engelermeer aan de oostkant van het Engelermeer. Echter de lasten van het voorkeursalternatief komt geheel ten lasten voor de gemeente Heusden en ten gunsten van de gemeente 's Hertogenbosch voor de exploitatie van het Engelermeer en het ontsluiten van de kernen Bokhoven, Hedikhuizen en Engelen.

- *Is het plan voor de ontwikkeling van het Engelermeer meegenomen in de maatregelen en hoe komt dit in de plannen tot uiting? Wij verzoeken dat de plannen van het Engelermeer wordt meegenomen in PIP GOL.*
- *Hoe zijn de verkeersintensiteiten vanuit de omringen de woonkernen van de gemeente 's-Hertogenbosch opgenomen in de plannen?*

4 SNELWEG A59

4.1 A59 als drager van de gebiedsontwikkeling

De A59 is in de plannen vanaf 2005 steeds het centrale thema geweest. In de Oostelijke Langstraat is deze weg in de jaren 60 aangelegd als verkeersader voor het ontlasten van de oude Langstraat die dwars door de dorpen loopt. In de huidige plannen komt de aanpak en problematiek op de A59 nauwelijks of niet meer ter sprake.

In plaats van dat gezocht wordt naar een manier om het functioneren van de A59 voor zowel het regionale als interregionale verkeer te verbeteren zijn er alleen maar maatregelen op het onderliggende wegennet voorzien. In de bestuurlijke documenten die ten grondslag liggen aan de huidige plannen is terug te vinden dat met het Rijk de afspraak is gemaakt om de A59 niet integraal mee te nemen.

De A59 is als het ware "weggetoverd" uit de plannen. Gevolg is dat de cruciale sleutel – verkeersmaatregelen op of aanpassingen van de A59- om te komen tot een goed plan op voorhand als maatregel in de GOL-plannen zijn "weggelaten". In een brief van 9 december 2017 aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (zie bijlage bij hoofdstuk 4.1) is door ons aangedrongen om de A59 wel integraal te betrekken in de GOL-plannen.

- *Wij verzoeken dan ook nadrukkelijk aan de initiatiefnemers van het GOL om het ministerie van I en W hierover te benaderen.*

Door het nemen van slimme maatregelen is een optimale benutting van de A59 mogelijk. Hiermee wordt sluipverkeer zoveel mogelijk voorkomen en kan de A59 zijn rol in het wegennetwerk van de Oostelijke Langstraat optimaal vervullen en kan onnodige aantasting van de waardevolle gebieden worden voorkomen.

4.2 Oplossend vermogen van GOL-plan

- Oplossend vermogen van het VKA plan GOL voldoet niet aan de doelstelling van de NRD o.b.v. doorstroming/ verbetering in ochtend en avondspits. Uit de achtergrondrapporten Verkeer blijkt dat de congestie nauwelijks afneemt.
- Er is geen detail onderzoek gedaan bij de (nieuwe) aansluitingen 39-40, 42 en 45 naar de gevolgen van de veranderende verkeersstromen op de doorstroming van de A59 zelf. Het is daarom niet duidelijk in welke mate de doorstroming nog verder wordt belemmerd en wordt voldaan aan de eis van het rijk, dat de aansluitingen geen negatieve invloed mogen hebben op de verkeersafwikkeling van de A59
- Onterecht is buiten beschouwing gelaten de gevolgen van de verbetering van de A27 (inclusief knooppunt Hoopolder) en de A2 voor de verkeersintensiteit op de A59 tussen Hoopolder en Den Bosch.
- Het is niet goed te achterhalen hoe de actualisatie van het verkeersmodel heeft plaatsgevonden. Het model is zover bekend geijkt op de situatie 2010 (basisjaar) en er zijn diverse actualisaties geweest (bijv. NRM 2016). Het is uit de rapportages onduidelijk in hoeverre het model de huidige werkelijk nog goed weergeeft.
- Het verkeersmodel voor het GOL-gebied is gebaseerd op de BBMA. Dit is een enigszins verouderd modelinstrument (in 2018 wordt dit geactualiseerd). Een van de nadelen is dat de huidige versie van het model niet goed kan omgaan met

sluipverkeer. Gelet op de verkeersstructuur die ontstaat door de voorgenoemde maatregelen en de hoge verkeersintensiteiten is sluijpvverkeer een belangrijk aandachtspunt. De huidige ervaringen en ook de modellen wijzen ook in de richting dat sluijpvverkeer een serieus knelpunt kan gaan vormen. De plannen houden hier onvoldoende rekening mee.

- Er is geen gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op het verkeersaanbod van de A59 en de gevolgen die het heeft voor het plan GOL. Daarmee is de robuustheid van de plannen voor de toekomst onvoldoende onderzocht.
 - Dit kan van grote invloed zijn op het sluijpvverkeer (hogere groei is meer sluijpvverkeer)
 - Huidige groei versus gebruikte scenario (Plan scenario van het NRM is achterhaald t.o.v. de huidige economische ontwikkeling) Het model geeft geen goed beeld van de toekomstige, verwachte situatie op basis van de werkelijkheid in 2017 weer.
- De noodzaak voor het sluiten van de huidige op en afritten van de A59 om redenen van verkeersveiligheid wordt niet door de ongevallencijfers aangetoond. Sluiten van op en afritten:
 - is niet noodzakelijk om reden van ongevallen
 - Afsluiten van halve aansluitingen 38 & 40 is een verkeerskundig achterhaald principe vanwege van moderne navigatie. Bovendien sluiten de halve aansluitingen prima aan bij de behoefte van het onderliggende wegennet (Langstraat) en is sluiting onnodig en ongewenst.

4.3 Knooppunt Hooipolder

In het gebruikte verkeersmodel is nog geen rekening gehouden met de nieuwe inrichting van het knooppunt Hooipolder. Door de aanpassingen bij Hooipolder op de A59 verdwijnt de barrière werking (het doseren van het verkeer) op de A59 richting Waalwijk, Drunen en Den Bosch.

- *Wij willen dat in het verkeersmodel deze nieuwe inrichting bij Hooipolder wordt meegenomen*

4.4 Verkeersprestatie nieuwe bedrijventerreinen

In de toelichting van de GOL op de rekenmethode, schrijft de GOL dat in de verschillende scenario's rekening is gehouden met ontwikkeling op het gebied van bouw van woningen dan wel het ontwikkelen nieuwe wijken en het aantal arbeidsplaatsen. Waalwijk ontwikkelt het industrieterrein Havens als logistieke hotspot. Twee voorbeelden hiervan zijn BOL.com en Gefco. Beide bedrijven creëren in de huidige vorm ongeveer 700 arbeidsplaatsen. Waar de GOL in hun berekeningen geen rekening mee heeft gehouden is het feit dat deze twee voorbeeld bedrijven nog eens 3.000 externe leverancier c.q. bezorgers per 24 uur krijgen die hun goederen dan wel brengen maar meer ophalen voor bezorging bij gebruikers. Dit zijn geen arbeidsplaatsen die direct toe te rekenen zijn aan de ontwikkeling van het gebied maar wel een heel grote invloed hebben op juist de verkeersintensiteit in het gebied.

- *Wij verzoeken dan ook om in het verkeersmodel het soort/ type bedrijf toe te voegen en mee te wegen in de verkeerscijfers immers dit heeft veel invloed op de verkeersstromen in het gebied Dit is nu niet gedaan.*

4.5 Verkeersveiligheid: Aansluitingen en doorstroming A59

Uit de ons bekende gegevens blijkt dat de verkeersongevallencijfers op de A59 geen aanwijzing geven dat er in het plangebied van het GOL sprake is van een onveilige situatie. Volgens de website www.ongeluk.nu zijn er van 1 januari 2017 tot half november 2017 op de A59 ter hoogte van Waalwijk 17, ter hoogte van Drunen 2, bij de GOL maatregel het EI 6 en bij Vlijmen ook 6 ongelukken gebeurt, een totaal van 31 ongelukken. Een nadere beschouwing laat zien dat bij Waalwijk de meeste ongelukken op de A59 tussen de aansluiting van de N261 en de Hertog-Jan tunnel zijn gebeurd en dus niet ter hoogte van de op- en afritten in het plangebied. Van 2 aanrijdingen bij Drunen is er een op de brug van het Drongelens kanaal gebeurd. Opvallend zijn ook de 6 ongelukken rond de gerealiseerde GOL maatregel, het Ei. Het vermoeden is dat er een relatie is met de toegenomen intensiteit op de deze aansluiting door het vervallen van aansluiting 41.

- *In de GOL plannen ontbreekt een analyse ter zake, deze graag toevoegen.*

De snelheid op de A59 is van Waalwijk Oost tot den Bosch 100 kilometer per uur. Wanneer de A59 van Waalwijk tot den Bosch afgewaardeerd naar de status van provinciale weg met een max. snelheid van 80 kilometer per uur, zou dit de allerbeste oplossing zijn. In theorie scheelt de reistijd op dit traject slechts 1,5 minuten, hetgeen binnen de gestelde normen valt. In praktijk zal er naar alle waarschijnlijkheid geen beperking van reistijd zijn omdat de i/c waarde met name in de ochtend en avondspits ver onder de nu door de GOL met de GOL maatregelen waarde van tussen de 0,9 en ver boven de 1 (dus in de file vast staan.) Het bijkomend voordeel is dat met wat relatief kleine aanpassingen de vluchtstroken in de spits als 3^e rijbaan gebruikt kunnen worden en waarmee de verstopte A59 aorta, gedotterd is en zal dit ook de GOL maatregelen ruim kunnen vervangen. Indien deze optie gekozen gaat worden hoeven veel GOL en mitigerende maatregelen niet te worden uitgevoerd. De provincie kan dan naar schatting 70 miljoen euro in andere projecten in de provincie die meer aandacht behoeven, stoppen. Naast een veel betere doorstroming met de 80 kilometer maatregel, voldoet de provincie meer aan de maatregelen met betrekking tot CO₂, neemt zij meer aantoonbare verantwoordelijkheid voor ongevallen op het onderhavige traject, voldoet zij beter aan zaken zoals geluidsoverlast, uitstoot van stikstof en fijnstof, behoud van natuur en landschap en kan deze maatregel anders dan de huidige GOL plannen rekenen op instemming van de inwoners uit het gebied.

5 VERKEER

5.1 Algemeen

5.1.1 Duurzaam veilig

De GOL plannen wijken af van beginsel 'leidt het autoverkeer zoveel mogelijk over wegen van de hoogste orde". Het GOL-plan gaat uit van een tegengesteld beginsel: de weg van de hoogste orde (A59) wordt buiten beschouwing gelaten en het GOL-plan zet in op uitbreiding van het onderliggende wegennet om doorgaand verkeer af te wikkelen. Dit leidt tot sluipverkeer.

- Met de GOL-verkeersmaatregelen komen **sluipverkeer en sluiproutes** tot stand (bijvoorbeeld verkeer vanaf de N 261 richting Drunen en 's-Hertogenbosch kiest vanwege files op de A59 de "binnendoor route" Waalwijk-Drunen-Vlijmen. Dit verkeer rijdt dwars door Waalwijk over de Kamerlingh Onnesweg – Blyde Incomstelaan, Mozartlaan Groenwoudlaan – Akkerlaan - Drunenseweg - Overlaatweg via de Statenlaan naar het Ei van Drunen en verder richting Vliedberg) Zoals eerder opgemerkt in deze zienswijze neemt de congestie op de A59 toe, ondanks de GOL-maatregelen. In de PIP GOL planvorming en het maatregelenpakket is hieraan onvoldoende aandacht besteed.
 - *Wij willen dan ook dat in PIP GOL duidelijk wordt aangegeven hoe men het sluipverkeer in onze dorpen terug dringt.*
- De **structuurvisie van de gemeente Heusden** heeft als expliciete doelstelling het terugdringen van sluipverkeer. Hier wordt geen invulling aan gegeven in het GOL-plan.
 - *Wij willen dit in de PIP GOL opgenomen zien.*
- Door de ontwikkeling van de **logistieke dienstverlening** in het plangebied (Haven 8) neemt het aantal verkeersbeweging gerelateerd aan 24/7-pakketbezorging in de komende jaren sterk toe. Zorgpunt is dat dit veelal kleine vrachtwagens en bestelbussen zijn die veel van het onderliggende wegennet gebruik gaan maken om de congestie op de A59 te vermijden.
 - *In de PIP GOL dient voor dit probleem een oplossing gevonden te worden.*
- De MER commissie geeft in haar advies op de NRD GOL aan, dat naast het plangebied gekeken dient te worden naar de omvang van het studiegebied/ onderzoeksgebied. Een goede beschouwing van studiegebied, waarin ook de relatie met het hoofwegennet A59 Hoopolder – Empel, A27, A58 en A2 wordt gelegd komt nauwelijks aan de orde in de PIP GOL plannen. Dat geldt niet alleen voor verkeersaspecten maar ook voor natuur e.d.
 - *Wij verzoeken u in PIP GOL een duidelijk analyse te maken met daarin de consequenties van zowel het plangebied en studie/ onderzoeksgebied.*

5.1.2 Verkeersmodellering

- De MER commissie geeft in haar advies aan dat de onzekerheden van het gebruikte verkeersmodel duidelijk dienen te worden beschreven.

- *In de PIP willen we graag omschreven zien wat de mogelijke consequenties zijn van de onzekerheden in het gebruikte verkeersmodel.*
- De MER commissie geeft ook aan de huidige actuele verkeerssituatie/ verkeersintensiteiten van bv. het verkeer anno 2017 op A59 tussen Hoopolder en Den Bosch incl. de op- en afritten te presenteren. En op dit traject ook de actuele verkeerscijfers op belangrijke de kruispunten en ontsluitingswegen in de verschillende dorpen.
 - *Wij willen in de PIP GOL dat de huidige en actuele verkeersintensiteiten van deze locaties worden weer gegeven.*
- De MER commissie geeft ook aan in haar advies "laat de verkeersintensiteiten zien in het relevante invloed gebied" (Definitie van een invloedgebied is te vinden in het advies MER commissie op de NRD).
 - *Daarom verzoeken wij om in de PIP GOL de verkeersintensiteiten van het relevante invloedsgebied op te nemen.*
- Het gebruikte BBMA Model is een statisch model i.p.v. een dynamisch model. Er is tot nu toe slechts op enkele plaatsen gebruik gemaakt van lokale microanalyses met een meer dynamisch karakter. Dynamisch modelleren geeft een veel beter inzicht in de verkeersstromen in de kernen.

Wij willen in het PIP GOL dan ook dat er op veel meer kruispunten en knelpunten en op gebiedsniveau dynamisch gemodelleerd gaat worden.

Op deze manier kunnen wij als bewoners pas echt goed zien wat de consequenties zijn het verkeersmodel PIP GOL en de detailmodellering op bepaalde punten. Belangrijke kruispunten die gemist worden zijn o.a. de op- en afritten op de A59 zoals 39-40, 42 (ei van Drunen), 45 (Den Bosch West/ A59) en diverse knelpunten in onderliggende wegennet (Vijfhoevenlaan / Mommersteeg, kruising Overlaatweg randweg Drunen-West).

 - *Van deze kruispunten willen wij expliciet dat een dynamisch model wordt opgenomen in de PIP GOL.*
- In hoeverre zijn de conclusies van o.a. I/C verhoudingen resp. de verzadigingsgraad van de relevante kruispunten in de ochtend- en avondspits uit de "Nut en Noodzaakstudie A59, 15 april 2015" nog actueel t.o.v. de uitkomsten van de verkeersmodellering PIP GOL.
 - *Wij willen graag dat de toelichting wordt opgenomen in PIP GOL met de vermelding van I/C waarden.*
- Tijdens het ter visie leggen van de PIP GOL wordt er gewerkt aan een beter te gebruiken en geoptimaliseerd model BBMA beschikbaar gekomen. Dit geactualiseerde model (versie 2017) staat op de planning voor begin 2018 (zie website de provincie, <https://bbma.brabant.nl/hoofdstuk/actualiseren-verbeteren>) Het nieuwe BBMA model wordt aangeprezen als een model met de nieuwste inzichten:
 - van het Centraal Bureau van Statistiek en Planbureau voor de Leef Omgeving;
 - uit de meest recente onderzoeken (zoals Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland);
 - van dienstregelingen openbaar vervoer;
 - uit de nieuwste tellingen voor alle modaliteiten in Noord-Brabant en de rest van Nederland;
 - ten aanzien ontwikkelingen van infrastructuurprojecten, woningbouw en bedrijvigheid;
 - uit overige beleidsterreinen, zoals parkeertarieven enz.

- Wij verzoeken de berekeningen in PIP GOL nogmaals te doen met de meest recente gegevens uit het geoptimaliseerd BBMA model.
- In het model zijn de belangrijke verbeteringen voor de BBMA onderzocht: "Hoe het effect van files- en dus de reistijdschatting beter kan worden meegenomen". Door dynamisch toedelen worden knelpunten of bottleneck die zorgen voor terugslag op de wegvakken, die er achter liggen, beter in beeld gebracht. Daarnaast zijn de mogelijkheden van tijdstipkeuze in de BBMA onderzocht: "Wanneer vertrekt iemand om zijn bestemming te bereiken? Staat er veel file?" Zo krijgen weggebruiker de mogelijkheid om een kwartier later te vertrekken. Dit is allemaal meegenomen in het actualisatie versie 2017 wordt dit meegenomen.

Als voorbeeld wordt door de provincie geven:

- De situatie bij Den Bosch.
Het bovenste plaatje representeert een statische toedeling zonder terugslageffecten van bottlenecks. Er zijn weinig problemen te zien op het netwerk, terwijl die er in werkelijkheid wel zijn. Het onderste plaatje laat het effect zien van een (quasi-)dynamische toedeling inclusief terugslag. Naast de echte knelpunten (de bollen) zie je ook beter hoe het verkeer verderop op het netwerk wordt beïnvloed.



- In de toelichting van de PIP GOL op de rekenmethode, schrijft men dat in de verschillende scenario's rekening is gehouden met ontwikkeling op het gebied van bouw van woningen dan wel het ontwikkelen nieuwe wijken en het aantal arbeidsplaatsen. Waalwijk ontwikkelt het industrieterrein Havens als logistieke hotspot. Twee voorbeelden hiervan zijn BOL.com en Gefco. Beide bedrijven creëren in de huidige vorm ongeveer 700 arbeidsplaatsen. Waar de GOL in hun berekeningen geen rekening mee heeft gehouden is het feit dat deze twee voorbeeld bedrijven nog eens 3.000 externe leverancier c.q. bezorgers per 24 uur krijgen die hun goederen dan wel brengen maar meer ophalen voor bezorging bij gebruikers. Dit zijn geen arbeidsplaatsen die direct toe te rekenen zijn aan de ontwikkeling van het gebied maar wel een heel grote invloed hebben op juist de verkeersintensiteit in het gebied.
 - *In de PIP GOL willen we dan ook terug zien wat dergelijke distributie / logistieke hotspots qua extra verkeer te weeg brengen.*
- In de PIP GOL plannen is geen inzicht gegeven in het bestemming- of regio verkeer, er is ook geen inzicht van personen- en vracht auto's wat door onze kernen in huidige actuele situatie rijdt en ook niet na invoering van de PIP GOL.
 - *Wij willen deze analyse wordt opgenomen zien in PIP GOL.*

5.1.4 Overlaatweg

De Overlaatweg kruist een belangrijke EVZ. In het PIP GOL-plan ontbreken adequate maatregelen om aanrijdingen tussen auto's en overstekende dieren zoveel als mogelijk te voorkomen. In het GOL-plan wordt de Overlaatweg ingericht als 80 km/u weg. Tijdens de expertsessie hebben experts van natuurorganisaties en van Rijkswaterstaat opgemerkt dat deze snelheid ernstige gevaren oplevert vanwege aanrijdingen tussen auto's en dieren. Tijdens expertsessies werd een maximumsnelheid van 60 km/u als een van de meest zinvolle maatregelen genoemd om dit soort aanrijdingen zoveel mogelijk te voorkomen. Wij verzoeken in PIP GOL adequate maatregelen op te nemen om te voorkomen dat waar de EVZ en Overlaatweg elkaar kruisen, aanrijdingen tussen automobilisten en dieren plaatsvinden. We verzoeken inzichtelijk te maken in hoeverre hiermee aanrijdingen worden voorkomen.

De Overlaatweg valt buiten de PIP GOL. Wij vinden dit niet kunnen. Door de GOL maatregel zal het verkeer op de Overlaatweg van 7.000 auto's toenemen tot minimaal 17.000 vracht en personenauto's. Met andere woorden in het PIP GOL is de Overlaatweg een belangrijke gebiedsontsluitingsweg de veel verkeer vanuit Waalwijk gaat leiden via de randweg Drunen-west naar de A59. Deze weg kan dan ook niet buiten de scope van PIP GOL blijven. Daarnaast maken enkele honderden tot duizenden fietsers waarvan veel schoolgaande kinderen gebruik van het fietspad direct naast de Overlaatweg, die bovendien moeten oversteken.

- *Wij willen dan ook dat de Overlaatweg onderdeel van het PIP GOL wordt.*
- *Ook willen wij weten of deze weg voldoet of hoe deze gaat voldoen qua eisen aan het vele verkeer en veiligheid ook voor voetgangers, fietsers en overstekende fietsers langs de Overlaatweg.*

5.1.5 PIP GOL staat haaks op beleid Duurzaam Veilig

Wij constateren dat de gekozen voorkeursvarianten van het GOL, waarbij het verkeer vele kilometers moet omrijden om op de hoofdstructuur te komen, haaks staat op het Rijks en Provinciaal beleid waarbij het verkeer uit de kernen juist over een zo kort mogelijke route naar de hoofdstructuur (A59) zal worden gebracht.

Aan de GOL ligt in beginsel het rapport de Maasroute stroomt door ten grondslag. De hoofddoelstelling van de GOL is juist het verbeteren van de doorstroming in ochtend en avondspits op en rond de A59. Uit de achtergrondrapporten verkeer blijkt dat uit onderzoek van de GOL zelf dat het verkeer in vrijwel alle scenario's een I/C waarde heeft van tussen de 0,9 en ver boven de 1 hetgeen betekent dat er geen sprake is van doorstroming. Het PIP GOL levert qua verbetering doorstroming op en rond A59 maar een zeer miniem resultaat op. Gezien de vele miljoenen publiek geld die de GOL kost, vinden wij het op stellen van een MKBA (waarbij alternatieven worden meegenomen) van groot belang. In de PIP GOL dienen ook maatregelen te worden opgenomen om de doorstroming op de A59 zoveel mogelijk te verbeteren. Zie ook de aparte paragraaf over de A59 (tussen Hoopolder en 's-Hertogenbosch) in deze zienswijze.

5.1.6 Verbetering fietsstromen

Data en informatie over fietsgedrag zijn schaars. Daar begint langzaam verbetering in te komen. Bronnen als de fietstellingen uit de fietstelweek en Bikeprint geven al veel meer inzicht in fietsroutes en fietssnelheden. Dit kan gebruikt worden om de fietsmodellering in de verkeersmodellen te verbeteren. Niet alleen het fietsnetwerk, maar ook hoe snel een fietser rijdt of welke routes deze neemt.

Deze methodieken zouden kunnen worden ingezet om het fietsnetwerk in de Oostelijke Langstraat in zijn geheel te verbeteren.

Niet alleen de snelfietsroute Waalwijk - 's-Hertogenbosch, ook de aanleg van lokale en interlokale routes binnen het gebied zouden onderdeel van de plannen moeten zijn. Dit gecombineerd met aanvullende voorzieningen zoals stallingen en uitgiftepunten voor OV-fietsen.

In de plannen zou een betere onderbouwing van de bijdrage die fietsen aan het terugdringen van de automobiliteit kan leveren opgenomen moeten worden, en op basis daarvan een uitgebreider maatregelenpakket.

5.1.7 I/C waarde/ Leefbaarheid

De I/C waarde (zie MER rapport verkeer) laat zien dat de A59 in de ochtend- en avondspits (muur)vast staat. Wetenschappelijk is vastgesteld dat mensen die in de nabijheid van een drukke verkeersweg wonen, extra gezondheidsrisico lopen vanwege de blootstelling aan de luchtverontreiniging en het geluid als gevolg van het verkeer. Wij verwijzen in dit opzicht ook naar de Provinciale Raad Gezondheid Provincie Noord-Brabant, deze fungeert als Provinciale Raad voor gezondheid / BrabantAdvies, zoals vast gelegd in de gezondheidwet.

- *De huidige plannen corresponderen niet met wat deze raad adviseert. Één van de ambities GOL is, het verbeteren van de woon en leefomgeving. In de huidige PIP GOL plannen komt hier nauwelijks iets van terecht.*

Wij constateren dat er een spanning zit tussen de GOL doelstelling op het gebied van leefbaarheid en anderzijds de hoge verkeersbelasting op de A59 en op de wegen door de kernen die mede als sluipverkeersroute worden gebruikt. Bovendien worden met de PIP GOL meer (omrij) km's gemaakt om op de A59 te komen, vergeleken met de huidige

situatie en de verbeterde variant 72 A. In zijn totaliteit gaat de leefbaarheid / leefmilieu in de kernen achteruit.

Volgens de verkeersrapportage gaan er 20.000 mvt niet direct naar de A59 maar door de woonkernen rijden, met alle directe gevolgen voor de woon en leefomgeving?

- *Wij vragen om de plannen op dit punt bij te stellen.*

5.1.8 Terugbrengen van het aantal op- en afritten.

In de MER achtergrond rapporten Verkeer zien wij dat het opheffen van op- en afritten nauwelijks effect heeft. De I/C waarde variëren in de ochtend en avondspits tussen de 0,9 tot ver boven de 1, hetgeen betekent dat het verkeer vast staat. Ook de plotkaarten laten een beeld zien dat tussen de referentie situaties en de verschillende GOL varianten niet noemenswaardig afwijkt. De enige afwijking die te zien is dat in deze berekeningen in het gebruikte BBMA verkeersmodel geen rekening gehouden is met de nieuwe inrichting van het knooppunt Hoopolder.

Opmerking: De geplande aanpassingen bij Hoopolder zorgen ervoor dat het verkeer beter en sneller doorstroomt, maar in een trechter vast loopt richting Waalwijk, Drunen, Vlijmen en 's-Hertogenbosch.

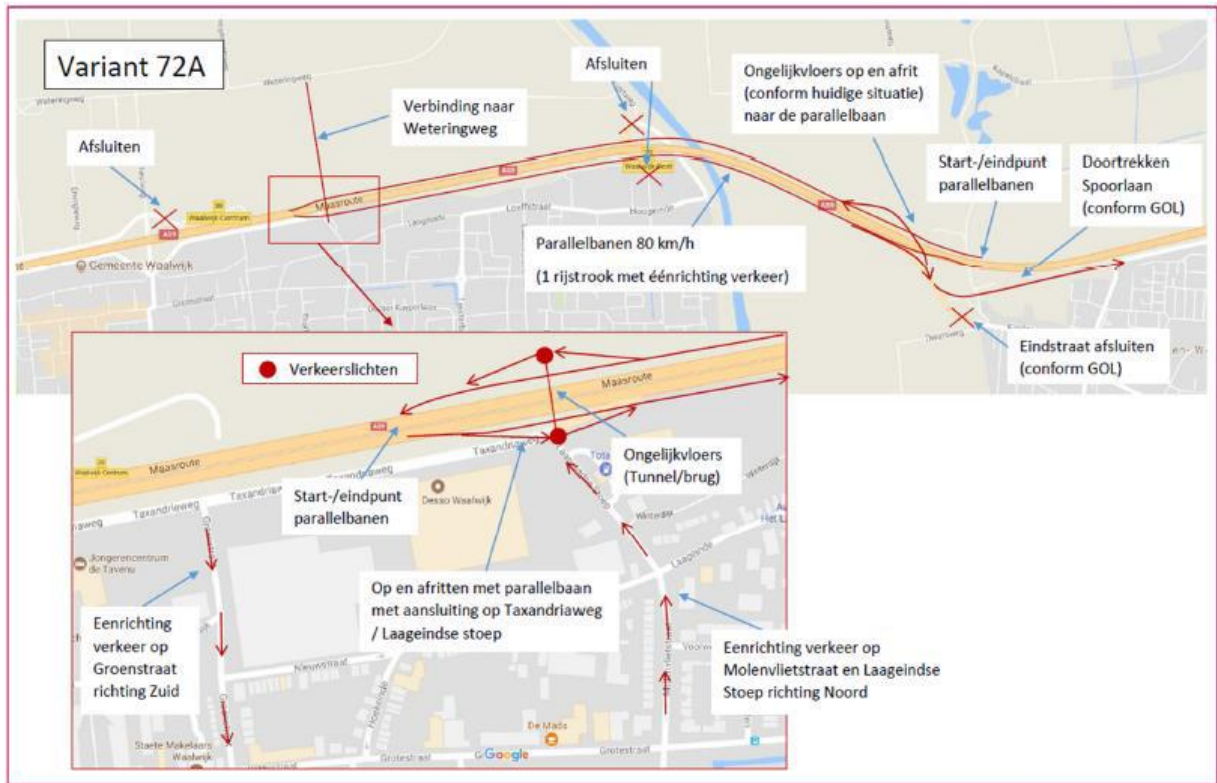
Ook Nut en Noodzaakstudie A59 (15 april 2014) geeft de noodzaak en het effect van het opheffen van op en afritten niet aan. De conclusie is letterlijk "Wat betreft verkeersveiligheid (ongevallen en risicocijfers) zijn er weinig knelpunten te constateren."

- De provincie Noord-Brabant besloot in maart 2016 bij het definitief plan van de N65, de 2 op- en afritten, die in eerste instantie afgesloten zouden toch open te houden. Reden was dat als men de op- en afritten zou sluiten dit een extra verkeersdruk in de dorpskernen veroorzaakt. Ook in de PIP GOL wordt het verkeer, door het afsluiten van de op- en afritten op de A59, naar de dorpskernen verplaatst. Er is in de PIP GOL geen analyse uitgevoerd hoe de verkeersstromen (op de A59 en in het onderliggende wegennet eruit zien als de bestaande op- en afritten open blijven.
 - *Graag willen wij deze onderbouwing voor alle op- en afritten toegevoegd zien aan PIP GOL.*
- Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in een brief van 1 oktober 2014 aan de provincie Noord-Brabant geschreven dat het voor het Ministerie niet nodig is om de op- en afritten te sluiten (zie bijlage bij hoofdstuk 5.1.8)
- De verbeterde filemodellering BBMA 2018 zal mogelijk ook laten zien dat het opheffen van de op- en afritten op de A59 negatief werkt. Het argument dat de bestaande op- en afritten verkeersgevaarlijk zouden zijn, betwisten wij.

5.2 Variant PIP-west: alternatieve aansluiting Waalwijk/ Drunen

5.2.1 Variant Drunen-west

Variant 72a is bedoeld om het verkeer zoveel mogelijk direct langs de A59 te leiden en zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de parallelstructuur langs de A59. Het doel is het (sluip)verkeer zoveel mogelijk buiten de woonkernen (Waalwijk en Drunen West) te houden en de Baardwijkse Overlaat te vrijwaren van asphalt. Onderstaand de tekening en een korte omschrijving (kern van deze variant).



Verlegging van het tracé over een lengte van 2km in de noordelijke richting:

- Ontstaat ruimte voor een parallelstructuur met maximale snelheid van 70km/uur
- Beter ontsluiting van Drunen-west, Waalwijk-oost en Waalwijk-centrum

Voordeel alternatief plan Drunen-west (variant 72A van VGNB)

- Geen toename van (sluip)verkeer in woonwijken van Waalwijk en Drunen
- Geen versnippering en aantasting van het landschap van de Baardwijkse Overlaat
- Geen spaghettistructuur/ labyrint als verkeersontsluiting
- Geen nieuwe randweg door de Baardwijkse Overlaat
- Geen extra belasting Overlaatweg
- Kortere en rechtstreekse routes naar de hoofdstructuur
- Vervallen van onvolwaardige toe- en afritten A59
- Beter doorstroming A59 en beter gebruik van de parallelstructuur
- Geen onacceptabele CO2 uitstoot in de woonkernen

5.2.2 Samenvatting effecten Variant 72A (VGNB)

Adviesbureau Goudappel heeft in opdracht van de provincie een verkeersanalyse uitgevoerd van variant 72A VGNB, waarbij de verkeerseffecten van de variant zijn vergeleken met het VKA GOL, het voorkeursalternatief van de provincie.

De resultaten van de verkeerskundige analyse van de VGNB-variant (72A en 72B) laten zich als volgt samenvatten:

1. De nieuwe aansluiting en parallelbanen worden goed gebruikt door verkeer dat in de referentiesituatie in 2030 gebruik maakt van de A59 en de aansluitingen 37, 38 en 39. De parallelbanen krijgen circa 10.000 mvt/etm per richting te verwerken.
2. Vergeleken met het VKA GOL is bij variant VGNB op deze wegvakken is een afname te zien; ook op de A59 ten oosten van de parallelbanen (ter hoogte van Drunen). Blijkbaar zijn de parallelbanen een goed alternatief voor de A59 (met name bij congestie), ook voor bestemmingen ten oosten daarvan zoals de woon- en werkgebieden in Drunen.
3. Ten opzichte van het VKA GOL ontstaat met variant VGNB meer 'lucht' op de A59 zelf waar in de referentiesituatie 2030 op piekmomenten sprake is van vertragingen door een hoge I/C-waarde. De parallelbanen zorgen voor lokaal verlichting op de A59, die daardoor voor regionaal verkeer meer aantrekkelijk wordt. Dit zorgt voor een toename op de A59 ten westen van Waalwijk en een toename op de Midden-Brabantweg. Ten opzichte van het VKA GOL zorgt variant VGNB voor minder verkeer op routes door Waalwijk, zoals de route Prof. Kamerlingh Onnesweg-Groenewoudlaan-Akkerlaan-Drunenseweg-Overlaatweg.
4. Variant VGNB leidt tot meer verkeer op de aanrijroutes naar de nieuwe parallelbanen (Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat) en op toe leidende routes (Groen van Prinsterlaan, Heermanslaan, Putsraat). Op wegvakken nabij de huidige aansluiting 39 (die komt te vervallen) neemt het gebruik af (Hoogeindse Rondweg, Hoogeinde, Vooreinde).

NOOT: In de Expertsessies van september en oktober 2017 is deze variant besproken met deskundigen. In deze sessies is geconcludeerd dat een verbindingsweg tussen de nieuwe aansluiting 38/39 en de tunnel Hertog Janstraat aan de noordzijde van de A59 de verkeersproblematiek in de Molenvlietstraat en Groenstraat aanzienlijk zou verlichten. Deze maatregel wordt toegevoegd aan de variant 72A.

5. Door het vervallen van aansluiting 38 i.c.m. de realisatie van de parallelstructuur (met de nieuwe verbinding met de Weteringweg) zorgt voor afname van verkeer op de wegvakken nabij aansluiting 38. Op de oost-west verbinding Taxandriaweg en de Altenaweg is een duidelijke afname waarneembaar. Het verkeer dat een relatie heeft met het Havengebied maakt van en naar het oosten (richting Den Bosch) meer gebruik van de nieuwe verbinding met de Weteringweg en de parallelstructuur. Dit verkeer rijdt dus langer op de A59 en minder via knoppunt 37 (Midden-Brabantweg).
6. Door het vervallen van aansluiting 40 i.c.m. de nieuwe noord-zuidverbinding in de Baardwijkse Overlaat, neemt de verkeersdruk op de Kastanjelaan-West en Statenlaan toe. Meer bestemmingsverkeer voor Drunen gaat gebruik maken van de zuidelijke afrit van het Ei-van-Drunen.

5.2.3 Vergelijking variant 72A met het VKA GOL West

Door (verbeterde) variant 72a kunnen de volgende PIP GOL-West plannen/maatregelen komen te vervallen:

- noordelijke parallelweg Waalwijk
- extra brug over Drongelenskanaal met extra ecopassage
- uitgebreide aanpassingen aan aansluiting 39 en 40 en de aansluiting 39/40 zelf (o.a. de op en afritten, het viaduct en in- en uitvoegers,)
- landbouwweg
- nieuwe randweg Drunen–west door de Overlaat (westelijke randweg) met rotonde etc.
- aansluiting met Randweg Drunen met Overlaatweg

- Compensatie van 6 miljoen in Baardwijkse Overlaat als gevolg van aantasting door aansluiting 39/40

Er is door ons een vergelijkingsmatrix gemaakt tussen variant 72A en de huidige PIP GOL west plannen (zie bijlage bij hoofdstuk 5.2.3)

De belangrijkste conclusie is dat de variant 72A prima scoort en zelfs beter dan de huidige PIP GOL Plannen. Zeker op basis ambities/ doelen GOL zoals vastgesteld in NRD GOL.

5.2.4 Variant 72A (VGNB) afgewezen door GS

Stuurgroep GOL en GS hebben besloten om variant 72A niet op te nemen in PIP GOL-West. De keuze om de (verbeterde) variant 72A niet in de PIP GOL op te nemen vinden wij onterecht. De nota Inhoudelijke beoordeling n.a.v. expertsessies met de stichting van GOL naar Beter op 18 september 2017 en oktober 2017 is bijgevoegd in bijlage bij hoofdstuk 5.2.4)

De belangrijkste reden van de afwijzing zijn:

- De variant 72A zou 2x zo duur zijn als het huidige VKA GOL (zie PIP GOL west) totaal ca 70 miljoen euro. Hierbij is als criterium gehanteerd: een variant die meer kost dan 7,5 miljoen dan het voorkeursalternatief van het GOL wordt niet opgenomen. Dit bedrag is wel erg arbitrair vastgesteld en houdt geen rekening met eventuele baten of meerwaarde van een variant. Op grond van onze eigen vergelijkende kostenraming herkennen we de door de provincie genoemde bedragen geheel niet. De geschatte meerkosten liggen in de orde van 10 miljoen Euro waarbij de verwachte economische en maatschappelijke baten niet zijn meegerekend. (zie ook paragraaf 5.2.5)
- Enkele straten in Waalwijk krijgen meer verkeer met de oorspronkelijke variant 72A dan met het VKA GOL/ PIP GOL -West. Tijdens de expertsessie van 12 oktober 2017 is door een betere inpassing van deze variant hiervoor een oplossing gevonden waardoor deze straten worden ontlast. Wat GS niet betrekken in hun besluit is dat er op veel plaatsen juist veel minder verkeer komt met de verbeterde variant 72A. Ook is in het besluit niet meegewogen dat het verkeer op de A59 beter doorstroomt dan met de huidige PIP GOL.

We missen in de onderbouwing van GS een toelichting op de volgende punten:

- Een inzichtelijk en voldoende gedetailleerd kosten en maatregelen overzicht tussen VKA PIP GOL en de (verbeterde) variant 72A. (Ook krijgen wij, na navraag bij gedeputeerde, geen inzicht welke werkzaamheden er in de kosten zitten. Ten aanzien van de baten is er überhaupt geen overzicht gemaakt.
- Er is een MKBA van variant 72A gemaakt i.s.m. TU Delft. Uit deze analyse blijkt dat de variant 72 A op basis van een MKBA concurrerend is met het VKA PIP GOL. GS gaat in haar afweging niet in op verschillen in (maatschappelijke) baten.

5.2.5 Kosten-baten analyse

De Stichting VGVB heeft, met behulp van deskundigen op het gebied van infrastructuur, geraamd dat voor de 'optimalisatie Variant 72A' een bedrag van om en nabij de € 40M benodigd is.

We kunnen gerust stellen dat de kosten van 'optimalisatie variant 72A' lang niet zo hoog zijn als de € 70 M die door de Provincie/Stuurgroep zijn becijferd.

De kosten van de maatregelen uit het VKA GOL die komen te vervallen bij uitvoering van variant 72A, zitten volgens de deskundigen in dezelfde orde van grootte als de kosten van variant 72A. Het verschil in kosten is daarmee niet zo groot als aangegeven door de Provincie/ Stuurgroep en valt met alle onnauwkeurigheden binnen de marge van

€7,5 miljoen van het trechteringsproces. We zijn ervan overtuigd dat als de maatschappelijke baten in de vorm van reistijdwinst worden meegenomen de verbeterde variant 72A zelfs ruimschoots positief uitvalt. Verder wil de Stichting VGNB nogmaals wijzen op het feit dat er onvoldoende inzicht wordt gegeven hoe de gesuggereerde €70 miljoen is berekend. Ook is het ons onduidelijk of en hoe de vervallen GOL-oplossingen met de verbeterde Variant 72A zijn verrekend in de becijfering. Er is naar de mening van VGNB geen behoorlijke kosten/baten analyse meegenomen in het PIP/MER proces.

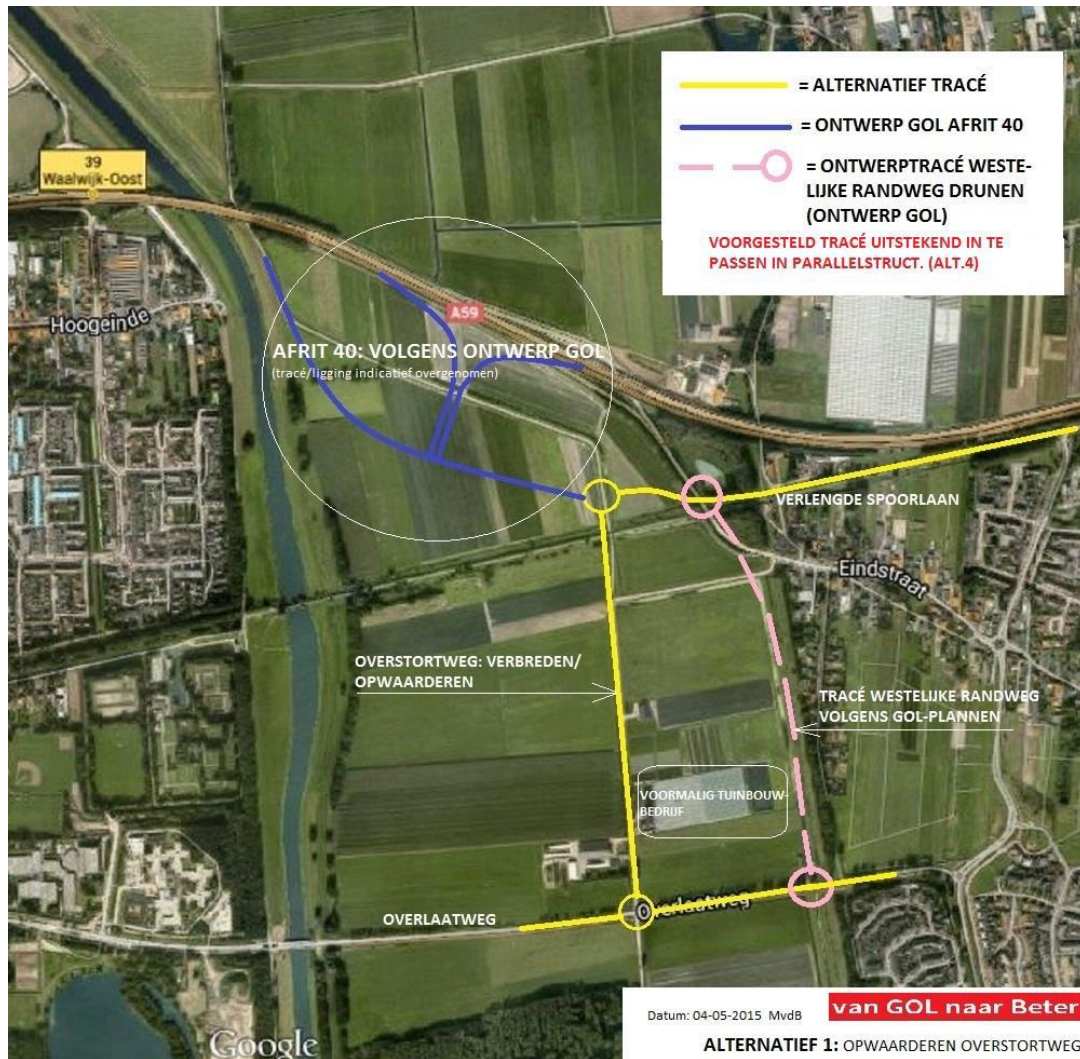
- *Wij verzoeken dan ook nadrukkelijk dat de verbeterde variant 72 A nader wordt uit gewerkt, er een goede, juiste beoordeling/ afweging plaats vindt en de inpassing van 72A beter en meer in detail wordt uitgewerkt. Op basis hiervan is een inzichtelijke en reële kosten & baten analyse noodzakelijk, om daarna te bepalen of deze variant ja dan wel nee in de PIP GOL wordt opgenomen.*

5.2.6 Variant Overstortweg

Indien de GOL PIP-West niet zodanig wordt aangepast, dat de gehele "westelijke randweg Drunen" in de Baardwijkse Overlaat komt te vervallen (variant 72 A), dan is; het PIP GOL West met een randweg Drunen-west langs de de Heidijk een absolute verkeerde keuze.

De variant Overstortweg soort beter dan de PIP GOL variant Heidijk:

- De Overstort variant zorgt voor een betere verkeersafwikkeling vanuit Waalwijk. Trekt meer verkeer aan vanuit Waalwijk dan PIP GOL Heidijk Dat is het doel waarom de randweg juist wordt aangelegd.
- De Overstort variant zorgt voor minder geluidbelasting voor bewoners Drunen -west (Molensteeg/ Overlaatweg, Statenlaan) In de MER scoort dit item wel gelijk t.o.v. de Heidijk maar dat is een fout in de MER (Men heeft niet voor niets de weg van ca 40 meter naar 80 meter opgeschoven).
- De bestaande wandelroute/ recreatie langs en op de Heidijk richting Drunense Duinen en Elshoutse wielen heeft veel minder last van geluid en luchtverontreiniging van de randweg als deze op de Overstort komt te liggen.
- De flora & Fauna langs de Heidijk (EHS gebied) wordt minder aan getast.
- Overstort variant is veiliger dan de Heidijk variant. Overstort variant geen 3 kruisingen op de Overlaatweg
- Door de ligging van de randweg tussen de Heidijk en de Overstortweg ontstaat een extra doorsnijding van het gebied van de Baardwijkse Overlaat. Dit is landschappelijk een aantasting van de openheid en versnippering van de ruimtelijke structuur. De openheid is juist als een van de kernkwaliteiten van de Baardwijkse Overlaat in het Provinciale beleid vastgelegd.
- Overstort variant minder aanpassing nodig op Overlaatweg.
- Overstort variant geen planschade van bewoners Drunen-west.
- Een tracé van de randweg op of direct tegen het tracé van de huidige Overstortweg verdient de voorkeur. Immers hier ligt al een doorsnijding. Dit in combinatie met het amoveren van de huidige bebouwing langs de oostzijde van de Overstortweg. Voordelen van deze aanpassing zijn: minder versnippering van open ruimte, versterking van de openheid door amoveren van bebouwing (die deels al voor dit doel is aangekocht!), vergroting van de verkeersveiligheid door het combineren van de aansluiting van Randweg met de huidige kruising Kanaalweg/Overlaatweg/Overstortweg tot één nieuwe kruising en een grotere afstand van de Randweg tot de ecologisch en landschappelijk waardevolle Heidijk en de bebouwing van Drunen.



5.2.6.1 Variant Overstortweg niet opgenomen in PIP-west

De variant Overstort is niet opgenomen in de PIP GOL maar de NRD alternatief (randweg langs de Heidijk). De stuurgroep GOL en GS hebben deze beslissing genomen op onterechte argumenten en een verkeerde(niet) juiste beoordeling.

Deze zijn:

- De Overstortweg zou meer op de openheid en versnippering van de Baardwijkse Overlaat aantasten dan de Heidijk variant (overigens de randweg was eerst 40 meter vanaf de Heidijk gelegd. In het PIP GOL ontwerp is later gekozen voor 80 meter (wegens geluidsbelasting/ overschrijding). Dus de weg is al meer naar het midden verschoven). Verder doorschuiven ca 120 meter en we zitten op de Overstortweg. Een tracé van de randweg op of direct tegen het tracé van de huidige Overstortweg verdient de voorkeur. Immers hier ligt al een doorsnijding. Dit in combinatie met het amoveren van de huidige bebouwing langs de oostzijde van de Overstortweg. Voordelen van deze aanpassing zijn: minder versnippering van open ruimte, versterking van de openheid door amoveren van bebouwing (die deels al voor dit doel is aangekocht!), vergroting van de verkeersveiligheid door het combineren van de aansluiting van Randweg met de huidige kruising Kanaalweg/ Overlaatweg/ Overstortweg tot één nieuwe kruising en een grotere afstand van de Randweg tot de ecologisch en landschappelijk waardevolle Heidijk en de bebouwing van Drunen.

- De Overstortweg zou ca 6 miljoen meer kosten dan de Heidijk variant. Dit absoluut niet waar. En wel om de volgende redenen. Deze 6 miljoen was bedoeld voor het openmaken van de spoordijk, dit als compensatiemaatregel voor aantasting van de Baardwijkse Overlaat. Men heeft nu in de PIP GOL besloten deze maatregel toe te passen in variant Heidijk. Kortom de Overstortweg is qua kosten gelijk aan de variant Heidijk!
- In de MER is de variant Overstortweg uitgewerkt. Deze variant scoort gelijk en op sommige relevante punten zelfs beter dan de voorkeurs variant. Zo trekt de Overstort variant, bijvoorbeeld meer verkeer uit Waalwijk. Het argument van de GOL dat de variant minder openheid geeft en daarmee minder cultuurhistorische waarde zou hebben is gezien het voorgaande onjuist. De weg zou iets verdiept en met een 1,5 meter hoge dijk aangelegd kunnen worden. De aanleg op deze wijze geeft ten opzichte van de voorkeur variant voor de omgeving en ook de voor dieren veel meer rust op het gebied van geluid en licht. De Overstort variant voldoet anders dan de voorkeur variant ten opzichte van de EHS nabij de Heijdijk aan het nee, mits tenzij dan wel ja mits principe. Een ander aanmerkelijk voordeel is, doordat de rotonde nabij de Overstortweg gesitueerd is, er verkeer regulerende maatregelen genomen kunnen worden die sluipverkeer richting Drunen tegen gaan en is een lagere snelheid over de gehele Overlaatweg beter te reguleren. Ook biedt de Overstort variant de mogelijkheid dieren langs twee in plaats van één mogelijkheid de Overlaatweg weg over te steken en kan ook gebruik gemaakt worden van de bestaande EHS onderdoorgang onder de A59, welke nog niet zolang geleden door de gemeente Heusden voor €150.000,00 aangelegd is. In het MER rapporten is een uitwerking gemaakt van de Overstort variant versus de voorkeur variant. De Overstort variant functioneert beter, voldoet naar aanleiding van de expertsessies beter aan veiligheid, geluid, licht etc. voor mens en dier. Is de GOL bereid deze variant met HOWABO, EHS, EVZ en verkeer regulerende maatregelen uit te werken?
 - *Wij vinden dat de variant Overstortweg dient worden opgenomen in de PIP GOL als blijkt dat (verbeterde) variant 72A absoluut onmogelijk zou blijken.*

5.2.7 Beoordeling TU Delft: variant 72A en Overstortweg

Voor deze varianten Overstortweg en 72a hebben we een kwalitatieve effectbeoordeling door de TU Delft laten uitvoeren ten opzichte van de Heidijkvariant. Deze effectbeoordeling (die t.o.v. de referentie en op dezelfde aspecten als de NRD alternatieven zijn beoordeeld) laat zien dat de variant 72a in de onderlinge vergelijking het beste scoort. Ook de Overstortweg variant scoort beter dan de Heidijkvariant, zie in onderstaande tabel. (leeswijzer: GOL Heidijk= huidige VKA GOL; GOL Overstortweg = bewonersvariant Overstortweg; Stichting van Gol naar Beter = variant 72A)

Tabel: Kwalitatieve beoordeling varianten door TU Delft

	GOL Heidijk	GOL Overstortweg	Stichting 'van GOL naar Beter'
Geluid ¹	--	-	0
Luchtkwaliteit	0	0	0
Externe veiligheid	-	-	0
Gezondheid	0	0	+
Landschap	--	--	0
Cultuurhistorie	--	-	+
Recreatie	-	0	0
Verkeersafwikkeling A59	+	+	+
Verkeer binnen bebouwde kom	-	-	+
Verkeersveiligheid ²	-	-	0

Bron: TU Delft december 2016 kwalitatieve analyse GOL en de varianten

5.2.8 Ontbrekende maatregelen PIP-west bij voorgestelde VKA GOL-west

De onderstaande maatregelen zijn nu niet opgenomen in het plan en dienen in de PIP GOL uitgewerkt te worden als het VKA GOL in stand blijft.

In PIP GOL west ontbreken de volgende essentiële maatregelen:

- Fauna en eco-passage voor de geplande EVZ onder de Overlaatweg ter hoogte van de brug over het Drongelens Kanaal.
- De gehele Overlaat-/Drunenseweg is nu ingericht als erfontsluitingsweg/60 km weg. Deze zou conform de richtlijnen heringericht moeten worden tot gebiedsontsluitingsweg.
- Herinrichting van de Overlaatweg/Drunenseweg om een veilige afwikkeling van de toegenomen verkeersintensiteiten en veilige oversteken voor het langzaam verkeer mogelijk te maken.

Specifiek wordt hierbij gedacht aan:

- aanpassing kruising Akkerlaan/Drunense weg;
- aanpassen kruising Overlaatweg/Kanaalweg/Overstortweg;
- langzaam verkeer oversteken bij Zwembad Olympia/Scholengemeenschap de Overlaat/verzorgingshuis Eikendonk;
- Langzaam verkeer oversteken en aansluiting autoverkeer t.b.v. nieuwe wooneenheden Eikendonk en de paard rijvereniging;
- oversteek fietspad langs Drongelenskanaal;
- oversteek fiets-/voetpad Heidijk.

- *Wij willen dan ook inzicht hebben in de ontbrekende essentiële maatregelen*

5.2.9 Uitkomsten expertsessies.

Na jaren van input (vanaf 2007) van bewoners is er nauwelijks sprake geweest van echte participatie van bewoners in de GOL plannen. De stuurgroep GOL heeft op 30 juni 2017 ingestemd met een expertsessie om een aantal meningsverschillen te bespreken tussen bewoners / stichting VGNB en provincie te bespreken. Deze expertsessie is gehouden op 18 september 2017. Wat moeten helaas constateren dat door het projectteam GOL met de uitkomsten/ adviezen van deze expertsessie weinig heeft gedaan. (Verslag .d.d. 25

oktober 2017 van deze expertsessie GOL is bijgevoegd bij de PIP GOL.) Op verzoek van velen heeft er vervolg expertsessie gevonden op 12 oktober 2017. Op zich waarderen wij het bijzonder, dat deze expertsessies hebben plaats gevonden. Wat wij echter betreuren dat in een tijdbestek van amper één maand, wij de gelegenheid hebben gekregen om uiteindelijke onze alternatieven / varianten bespreekbaar en doorgerekend te krijgen Daar waar de Provincie en gemeenten al 10 jaar overdoen. Van de expertsessie Ruimtelijke Inpassing variant 72A d.d. 12-10-2017 is eenzijdig door de projectgroep GOL een verslag gemaakt en als bijlage 5 bij Statenmededeling 2017.10310 gevoegd. In deze bijlage staan zaken die niet juist zijn. De eindconclusie van deze expertsessie (notulen flip-over) was dat inpassing van de verbeterde variant (zie bijlage bij hoofdstuk 5.2.9), nader uitgewerkt diende te worden en dat men geen kosten indicatie kon maken

Twee dagen later vernamen we dat de variant 72 A 2x zo duur! Wij hebben daarom de stuurgroep GOL een reactie gegeven op deze expertsessie van 12 oktober 9, zie bijlage bij hoofdstuk 5.2.9.

5.3 Variant PIP-oost : Vlijmen-oost

Het proces na de NRD heeft ertoe geleid dat er twee grote veranderingen zijn doorgevoerd in het proces GOL. De gevolgen van deze veranderingen waren voor PIP-oost / Vlijmen-oost in de NRD fase nog niet in beeld.

De procesveranderingen zijn:

1. Samenvoegen van fase 1 en 2.
2. Verschuiven van afrit 43 vanuit Waalwijk naar het oosten ter hoogte van de Nassaulaan. Deze verschuiving zorgt voor een volstrekt andere verkeerscirculatie door het dorp.

Tijdens de NRD-proces zijn er vele varianten ingediend voor Vlijmen-Oost, die in de trechteringsproces zijn afgefallen. Door de bovengenoemde fundamentele wijzigingen door te voeren, is de uitkomst van de trechtering voor Vlijmen-oost niet meer betrouwbaar.

5.3.1 Variant Vlijmen-oost (variant 62 NRD)

Een van de voorgestelde varianten voor Vlijmen-oost in het NRD is variant 62. Hierbij wordt de aansluiting Engelen (afslag 46), de Haverleij, de Bellaard en Tuinbouwweg benut i.p.v. afslag 45 's-Hertogenbosch-west. Deze variant zorgt ervoor dat Vlijmen-oost, Haarsteeg en industrieterrein 't Hoog ontsloten kunnen worden via de Tuinbouwweg.



Het afvallen van variant 62 is in de trechtering verder niet kwantitatief onderbouwd. Het idee is afgefallen, omdat er extra verkeer door Vlijmen zou komen. Dit is een aparte beredenering, als de huidige voorkeursvariant via knooppunt 45 naar de Vijfhoevenlaan er naast wordt gelegd.

- *Wij verzoeken u expliciet om deze variant op te nemen in het PIP en dit verder te onderzoeken.*
- *En dat de Tuinbouwweg wordt opgenomen in plan PIP.*
- *Daarnaast willen we graag een volledige onderbouwing met een kosten-batenanalyse van deze variant inclusief de Tuinbouwweg.*

5.3.2 Aangepaste variant 62 Vlijmen-oost

De Tuinbouwweg krijgt door het samenvoegen van fase 1 en 2 een belangrijke functie. In het ter visie liggende PIP wordt deze niet meer als zodanig meegenomen en blijft de weg nagenoeg ongewijzigd liggen. Volgens het vigerend GVVP van de gemeente Heusden zou de Tuinbouwweg opgewaarderd worden tot een volwaardig onderdeel van de randwegenstructuur.

Als alternatief op voorkeursvariant via afslag 45 's-Hertogenbosch-west is een uitbreiding te maken met NRD variant 62 die aansluit op de Vijfhoevenlaan.



- De ontsluiting van de woonwijken Vlijmen-Oost, de nieuwe woonwijk de Grassen kan: via afslag 46 Engelen, de Vutter, Haverleij, Bellaard, **Voorste Zeedijk, aansluiting Vijfhoevenlaan.**
- De ontsluiting van Haarsteeg en industrieterrein 't Hoog kan via afslag 46 Engelen, Vutter, Haverleij, Bellaard, **Tuinbouwweg.**
- Door het opwaarderen van de Bellaard en de Tuinbouwweg is ook het bedrijventerrein 't Hoog en nieuwe woonwijk het Geerpark bereikbaar.
- Door het opwaarderen van de Tuinbouwweg (vigerende GVVP) kan afslag 44 naar Vlijmen toe openblijven. Met voldoende adequate verkeersremmende maatregelen kan het doorgaande verkeer afdoende geweerd worden.
- Het realiseren van het verleggen van de op- en afrit 43 aan zuidkant van Vlijmen naar het oosten toe, zoals is opgenomen in huidige PIP-plannen, geeft samen met de aangepast variant 62 (paragraaf 5.3.2) een goede verkeerscirculatie voor Vlijmen en omringende dorpen.

5.3.3 Voordelen van aangepaste variant 62 Vlijmen-oost

De aanpassingen op de bestaande variant 62 geven meer voordelen dan het gekozen voorkeursalternatief in de PIP:

- Eerder ontlasten van de A59 vanuit knooppunt Empel doordat het verkeer richting Vlijmen-oost en Haarsteeg bij afslag 46 er al af kan gaan.
- Betere spreiding van verkeersstromen, omdat er meerdere mogelijkheden zijn om Vlijmen te ontsluiten (afslag 46, 44 en 43).

- Evenwichtiger belasting van het woon- en leefklimaat binnen de hele i.p.v. alleen grote verbetering in een beperkt deel van Vlijmen centrum rondom de Grote kerk en de Akker.
 - Geen complex verkeersknooppunt bij afslag 45 's Hertogenbosch-west. Dit zorgt voor een enorme kostenbesparing.
 - Betere bereikbaarheid van Vlijmen-centrum voor openbaar vervoer, voertuigen bij calamiteiten en bevoorrading van de winkels.
 - Geen aantasting van het nieuwe eco-gebied in 'De Gemeint';
 - Door het opwaarderen van de Tuinbouwweg ontstaat er ook een verbeterde ontsluiting van de woonwijk het Geerpark en de afwikkeling van het vrachtverkeer richting industrieterrein 'Het Hoog'.
- *Wij verzoeken u expliciet om deze aangepaste variant op variant 62 op te nemen in het PIP en dit verder te onderzoeken. De Tuinbouwweg krijgt dan de gebiedsontsluitingsfunctie zoals opgenomen in het vigerend GVVP.*
 - *Wij stellen, dat de Tuinbouwweg en Voorste Zeedijk opgewaarderd moeten worden tot een volwaardige weg.*
 - *Daarnaast willen we graag een volledige onderbouwing met een kosten-batenanalyse van deze variant.*
 - *Wij zijn van mening dat de Vijfhoevenlaan ongeschikt is als gebiedsontsluitingsweg (zie rapport TU Delft 1991) en volgens de huidige normen van Duurzaam Veilig.*
 - *Ook willen we graag helderheid en goede onderbouwing van de te nemen mitigerende maatregelen op de Tuinbouwweg, Vijfhoevenlaan, Mommersteeg, Groen van Prinstererlaan en Van Leeuwenhoeklaan.*

5.3.4 Voorkeursalternatief GOL Vlijmen-oost

Het huidige voorkeursalternatief zorgt niet voor de oplossing van de problemen, waarvoor de GOL bedoeld is, namelijk:

1. De kern van Vlijmen kenmerkt zich van oudsher door een weinig samenhangende en efficiënte infrastructuur. Vlijmen is een dorp die doorklieft is door de A59, waardoor veel 'gestandaardiseerde oplossingen' niet zorgen voor een betere ontsluiting van het dorp. Door het afsluiten van afslag 44 in beide richtingen en het aanleggen van een complex verkeersplein bij afslag 45 's Hertogenbosch-west, ontstaat een compleet andere verkeersafwikkeling binnen het gehele dorp Vlijmen-Vliedberg en Nieuwkuijk. Door slechts een deel van het dorp tot 'plangebied' te verklaren en het deel waar het verkeer naartoe zal worden geleid enkel tot 'studiegebied', zijn er onvoldoende gegevens verzameld over de verkeercirculatie in het hele dorp en gevolgen (verkeersveiligheid, overlast geluid en fijnstof enz.) daarvan voor de verschillende woonkernen en -wijken.
2. In een groot deel van Vlijmen zorgen de huidige voorkeursalternatieven per saldo niet voor een verbetering van het woon- en leefklimaat, maar eerder voor een aantasting daarvan.
3. Uit de resultaten van de MER blijkt, dat de verkeersintensiteit, de verkeersafwikkeling en de veiligheid op de A59 niet wordt bevorderd door de GOL-plannen in het algemeen. Daarnaast is ook geen onderzoek gedaan naar wat het effect van het afsluiten van afslag 44 heeft op de verbetering van de A59. Bovendien heeft Rijkswaterstaat aangegeven geen noodzaak te zien in het afsluiten van de huidige afslagen van de A59 (zie bijlage bij hoofdstuk 5.1.8).

4. Met de huidige GOL-plannen wordt alleen een klein deel van het centrum van Vlijmen ontlast (m.n. de Grote Kerk en de Akker). Dit gaat ten koste van de vele woonkernen binnen Vlijmen, zoals de wijken van Vijfhoeven I, II en III rond de Vijfhoevenlaan en de wijken langs/nabij Mommersteeg, Groen van Prinstererlaan en Van Leeuwenhoeklaan. Als er naar de huidige situatie wordt gekeken, wordt het probleem van de Akker (het verkeer uit het centrum halen) door het sluiten van afslag 44 verplaatst via het nieuwe verkeersplein bij afslag 45 's-Hertogenbosch-west naar deze woonwijken. De GOL-plannen zorgen niet voor een goede oplossing voor Vlijmen als geheel, maar verplaatsen een deel van het probleem naar een omgeving waar op korte termijn 800 nieuwe woningen worden gebouwd en waar drie basisscholen van Vlijmen gesitueerd zijn.
5. De Tuinbouwweg, die volgens het vigerend GVVP van de gemeente Heusden, wordt opgewaarderd tot een volwaardig onderdeel van de randwegenstructuur, wordt in de ter versie liggende PIP niet meer als zodanig meegenomen en blijft nagenoeg ongewijzigd liggen. Ook de lijst van effect- en mitigerende maatregelen van de gemeente Heusden (zie bijlage bij hoofdstuk 5.3.4) geeft onvoldoende informatie over de maatregelen voor Tuinbouwweg, Bellaard en Voorste Zeedijk. Wanneer daar geen afdoende maatregelen worden genomen om het verkeer op een adequate wijze te laten doorstromen, zullen bewoners van Haarsteeg en het vrachtverkeer richting 't Hoog eerder kiezen voor de Vijfhoevenlaan, langs de nieuwe woonwijk de Grassen-Mommersteeg-Van Leeuwenhoeklaan en Groen van Prinstererlaan om hun einddoel te bereiken. Ditzelfde zal gebeuren bij afslag 43 (richting Crematorium) ter hoogte van de Wolput. Deze ingecalculerde verkeersbewegingen en de gevolgen daarvan zijn niet in beeld gebracht.
6. Het volledig sluiten van afslag 44 zal niet leiden tot verbetering van economische vitaliteit voor het centrum van Vlijmen. Door het aanleggen van de randweg is het centrum van Vlijmen minder toegankelijk voor winkelend publiek vanuit Engelen, bewoners van de Grassen, wijken rondom de Vijfhoevenlaan en mensen die vanuit hun werk een korte boodschap willen doen. Deze zullen nu eerder kiezen voor het centrum van 's-Hertogenbosch-west, die nu makkelijker bereikbaar is met het voorkeursalternatief Vlijmen-oost.
7. Het huidige voorkeursalternatief Vlijmen-oost zal ook de bereikbaarheid van bedrijventerrein 't Hoog niet bevorderen.
8. De beperkingen van het verkeersmodel zullen effect hebben op het goed functioneren van het verkeersplein bij afslag 45 (zie paragraaf 5.1).
9. Vanuit ecologisch oogpunt is de situering van de oostelijke randweg niet wenselijk, omdat deze de groene buffer van de Biessertpolder en De Gemeint aantast. (zie paragraaf 6.3)

5.4 Variant PIP-oost : Vliedberg, Wolput & Nieuwkuijk

Voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek rondom Vliedberg, Wolput en Nieuwkuijk is een goede oplossing binnen de huidige GOL plannen niet gevonden.

De huidige keuze om de aansluiting 43 te verschuiven naar het oosten (waarbij de fasen 1 en 2 gekoppeld worden) is op grond van de gedane studies een optimalisatievariant. Deze lijkt per saldo positief uit te vallen in een totaal afweging.

Er blijven echter nog steeds grote knelpunten in dit gebied bestaan op gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de onderliggende wegen.

Ook is de voorgestelde maatregel met de verschoven aansluiting 43 niet optimaal voor de gewenste snelfietsroute. Deze wordt diverse malen gekruist en er is weinig ruimte voor een goede oplossing van deze conflictpunten.

Eveneens hebben de nu voorgenomen maatregelen een forse impact op de nabij gelegen woningen. Mitigatie en eventueel (financiële) compensatie tot boven de minimale wettelijke normen is dan ook op zijn plaats.

Er is in dit gebied sprake van het voortborduren op oude plannen die in totaliteit tot een sub-optimalisatie hebben geleid. Een verbetering kan mogelijk worden bereikt door de doorstroming op de A59 te verbeteren waardoor sluipverkeer wordt voorkomen. Een wenselijke verdere optimalisatie waarin de gehele verkeersstructuur van Vlijmen, Vliedberg en bedrijventerrein het Hoog wordt betrokken, is gewenst voordat er een definitieve keuze wordt gemaakt.

5.5 Fietsverbindingen

5.5.1 Inpassen vrijliggend fietspad en parallelstructuur A59

Binnen het plangebied worden een vrijliggende snelfietsroute en weginfrastructuur min of meer parallel aan de A59 gerealiseerd. **De snelfietsroute conflicteert op een aantal punten met het bestaande wegennet en op een aantal punten met de nieuwe weginfrastructuur.** Onduidelijk is welke oplossing die geboden worden. Deze conflicten zijn aan de orde op de volgende plaatsen:

- Akkerlaan - spoortracé
- Kastanjelaan west
- Lipsstraat/Spoorlaan
- Ei van Drunen
- Vimmerik
- Venbroekstraat
- Jhr. De la Courtstraat
- Nieuwe aansluiting 43 (verleggen op en afrit)
- Kruising met de Vendreef/ Kennedybrug

6 NATUUR, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

6.1 Algemeen

6.1.1 Het belang van goede leefomgeving.

Mensen kunnen niet zonder 'n goede leefomgeving. Prima dus dat dit 'n belangrijke opgave is van de integrale Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. Natuur en cultuur zijn daarvan wezenlijke onderdelen.

Voor ons welbevinden, gezondheid en voortbestaan is een goede natuurlijke omgeving, waarin wij ons thuis voelen en tot rust kunnen komen van levensbelang. In feite zijn wij afhankelijk van een gezonde populatie van planten en dieren, van bossen en open landschap, van ruimte en geborgenheid, van herkenning van onze roots, die onze identiteit mede bepalen. Niet slechts natuur maar ook belangrijke cultuur-historische waarden moeten worden beschermd, zeker als die nog herkenbaar aanwezig zijn.

6.1.2 Bescherming noodzakelijk

Allerlei beleidsplannen, wetten en verordeningen beschermen deze waarden omdat wij soms, te zeer gefocust op een doel (tunnelvisie), geneigd zijn die waarden te (willen) vergeten of wat te nonchalant te negeren.

Voor het gebied van deze PIP zijn daarbij o.m. van belang:

1. **Structuurvisie Brabant**

Als speerpunt daarin staat o.m. dat de Provincie wil bijdragen aan de ontwikkeling van een vitaal Brabant met een goede ruimtelijke kwaliteit, goede leefbaarheid en biodiversiteit door bv. te sturen naar een gezonde leefomgeving en behoud en versterking van landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Goede geledingszones moeten de openheid tussen stedelijke gebieden garanderen.

2. **Streekplan Waalboss**

Uitgangspunten zij hierin: zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte, concentratie verstedelijking en grensoverschrijdend kijken. Het contrast tussen grote landschappelijke eenheden moet worden versterkt en de groene corridors, als uitwisselingszones tussen grote landschappelijke eenheden moeten worden open gehouden.

Een van de twee essentiële regionale landschaps-ecologische verbindingen binnen het gebied Tussen Waalwijk en Oss is de Baardwijkse Overlaat, de verbinding tussen het rivieren-landschap en de Loonse en Drunense Duinen: dit moet een robuuste groene geledingszone zijn.

3. **Natura 2000-gebieden**

In de directe omgeving van het "PIP-gebied" liggen belangrijke Natura2000-gebieden zoals de Moerputten, Vlijmens Ven en de Loonse en Drunense Duinen. Zij zijn gevoelig voor te hoge uitstoot en verdienen grote bescherming, zeker nu deze uitstoot nu al de grenzen overschrijdt.

4. Ecologische Hoofdstructuur EHS/NNN –gebieden, Ecologische Verbindingszones (EVZ)

Direct grenzend aan en in het gebied van de PIP liggen ook belangrijke EHS/NNN gebieden, zoals langs het Drongelens Kanaal en de Heidijk/Zeedijk. In de polder ten oosten van Vlijmen liggen bij het natuurgebied van Sompden en Zooslagen ook een attentiegebied voor de EHS. Deze belangrijke flora- en fauna gebieden (ook landschappelijk van belang) zijn gevoelig voor verstoringen. Het is voor Brabant al lange tijd een opgave om in de Baardwijkse Overlaat niet alleen een robuuster geleidingszone te hebben, maar ook een goede EVZ te creëren. EVZ's zijn zeer belangrijk zijn voor het in stand houden van de Natura2000-gebieden. Door barrièrewerking wordt nl de uitwisseling van soorten sterk ingeperkt.

5. **Groenblauwe Mantel:** provinciale Verordening Ruimte (VR) art. 6 Belangrijke delen van het PIP-gebied vallen onder deze bestemming. Zij dienen de EHS/NNN-gebieden te beschermen en zijn daarnaast vanwege hun eigen waarde dikwijls zelf van groot belang. De ecologische en landschappelijke waarden moeten hier worden beschermd.

6. **Cultuurhistorisch vlak:** VR art. 22

De Baardwijkse overlaat ligt gedeeltelijk binnen PIP-gebied. Deze overlaat moet vanwege haar grote cultuurhistorische waarde worden behouden, hersteld of duurzaam worden ontwikkeld.

7. Natuurbeschermingswet

Zij waakt o.m. voor de biodiversiteit in de Natura12000-gebieden en ook in het algemeen voor de negatieve effecten op exemplaren of leefgebieden van beschermde planten en dieren. 6.1.9 Beschermende diersoorten.

Uit de bij het plan behorende stukken blijkt niet goed of er echt voldoende rekening is gehouden met beschermende diersoorten zoals bv de kamsalamander en patrijzen in de Baardwijkse Overlaat en in de EHZ langs de Heidijk. Of er voor NO2 en CO2 gedegen conclusies getrokken kunnen worden, cq zijn, is niet duidelijk.

8. Natura 2000-gebieden, stikstof en PAS

- a. In het achtergrondrapport "Natuur" staat op blz. 74 e.v. respectievelijk blz.79 e.v. ten aanzien van de negatieve effecten voor wat betreft stikstofuitstoot het volgende over het PIP: "Er worden alleen negatieve effecten verwacht door de toename aan stikstofdepositie door het project. Het project GOL is als prioritair project opgenomen in het PAS. Er zal gebruik worden gemaakt van de ontwikkelingsruimte die voor dit project binnen het PAS is gereserveerd. Binnen het PAS zijn maatregelen opgenomen om de negatieve effecten door de toename aan stikstofdepositie te mitigeren."

Hier worden bedoeld de maatregelen zoals beschreven in de gebiedsanalyse voor het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen.

Voorts staat er dat op basis van het PAS en de conclusies uit de passende beoordeling die in het kader van het PAS is gemaakt, kan worden geconcludeerd dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van de genoemde Natura 2000-gebieden.

Significante effecten worden niet uitgesloten, maar significante effecten van het project zijn uit te sluiten omdat het als prioritair project is opgenomen in het PAS en ontwikkelruimte is opgenomen.

Uit de passende beoordeling blijkt dat in de vergunning(en) die wordt of worden en verleend op basis van de Wet natuurbescherming de ontwikkelruimte wordt toebedeeld. De vergunning wordt gecoördineerd verleend met de beide ontwerp-PIP's. Door te mitigeren wordt verslechtering voorkomen.

- b. In HvJ EU 15 mei 2014, C-521/12, heeft het Hof de vragen van de Afdeling Bestuursrecht van de RvS beantwoord. Het Hof oordeelt, dat het nemen van mitigerende maatregelen binnen hetzelfde Natura 2000-gebied niet afdoet aan de negatieve effecten op de kwaliteit van bestaand gebied dat wordt aangetast. Het is op zich niet verboden is om mitigerende maatregelen in de passende beoordeling te betrekken. Echter, de in de praktijk vaak gehanteerde ruime reikwijdte van het begrip mitigerende maatregel zal bijstelling behoeven. Niet langer kan in de passende beoordeling worden gesaldeerd tussen de negatieve effecten van een plan of project op een habitatype op locatie A en de door een maatregel te veroorzaken positieve gevolgen voor hetzelfde habitatype op locatie B binnen hetzelfde Natura 2000-gebied. Niet is aangetoond dat de PIP's hier handelen in strijd met bovenstaand oordeel.
- c. Wij wijzen er op dat het systeem van het PAS in een tweetal verwijzingsuitspraken 17 mei 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1259 en ECLI:NL:RVS:2017:1260) door de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State deels onrechtmatig is verklaard. Voor een ander deel is het de vraag of het PAS strookt met het Europese recht zoals bijvoorbeeld vastgelegd in de Habitatrichtlijn, en heeft de Afdeling prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. Zo wordt bv aan het Hof gevraagd of het effect van de mitigerende maatregelen al in de programmatische beoordeling mag worden betrokken als de maatregelen ten tijde van die beoordeling nog niet zijn uitgevoerd en als het positieve effect daarvan nog niet is verwezenlijkt. Omdat de Afdeling in de beide voornoemde uitspraken beroepen tegen besluiten die met toepassing van het PAS deels gegrond heeft verklaard kunnen de onderhavige PIP's niet in redelijkheid worden vastgesteld, en hetzelfde geldt voor de gecoördineerde besluiten die betrekking hebben op Natura 2000. Voor de vraag of de onderhavige PIP's, alsmede de vergunningen op grond van de Wnb vastgesteld en/of verleend kunnen worden is verder relevant welk oordeel het Europese Hof velt over de prejudiciële vragen, en hoe de Afdeling vervolgens oordeelt op basis van de beantwoording van de prejudiciële vragen. De kans is zeer groot dat het systeem van het PAS de toets der kritiek niet kan doorstaan. Dat heeft vanzelfsprekend ook gevolgen voor de mogelijkheden om met toepassing van het PAS de onderhavige PIP's en onderliggende vergunningen vast te stellen.

Alleen al daarom kan in redelijkheid niet worden overgaan tot vaststelling van de beide PIP's, noch tot verlening van de vergunningen, in ieder geval die op grond van de Wet natuurbescherming.

- d. Voorts zijn er aanwijzingen dat het hoogst waarschijnlijk is dat de ontwikkelingsruimte voor de tweede helft van het PAS-tijdvak al is aangesproken en dat er geen buffer (waar de RvS het over heeft) dus niet meer volledig intact is.

Dit komt doordat recent het PAS-rekenprogramma Aerius is gewijzigd. Kwetsbare leefgebieden voor planten/dieren zijn in de N2000-gebieden toegevoegd. Tot voorheen werden de hexagonen daarvan niet meegerekend bij de vergunningverlening. Aangezien deze hexagonen nu voor het eerst in de berekeningen worden betrokken en dit meteen tot de conclusie heeft geleid dat voor diverse N2000-gebieden de ontwikkelingsruimte voor de eerste helft van het PAS-tijdvak volledig opgebruikt is, betekent dit naar alle waarschijnlijkheid dat de ontwikkelingsruimte al meer dan opgebruikt is en dat er in feite al een deel van

het tweede tijdvak is aangesproken. Het zou immers onwaarschijnlijk toevallig zijn dat de ontwikkelingsruimte voor het eerste tijdvak precies opgebruikt is en niet meer dan dat, op het moment dat er nu pas voor het eerst mee wordt gerekend. Dat betekent dus met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat er méér ontwikkelingsruimte is uitgegeven dan in de eerste helft van het tijdvak toegestaan is en dat het argument dat de RvS gebruikte om het PAS niet te schorsen niet meer valide is.

- e. Het PAS-systeem kent onzekerheden en aannames waar twijfels over bestaan. Daar komt nog bij de mestfraude en emissies, de sjoemelsoftware, de niet naleving van vergunningen (luchtwassers), stoppende bedrijven stoppen niet, de snellere economische groei, twijfel over de herstelstrategie, etc.
 - f. Dit alles betekent dat het hoogstwaarschijnlijk niet goed mogelijk is om in een en geweten aan onderhavige PIP-projecten ruimte toe te kennen
 - g. In de drie de Natura 2000-gebieden (Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en Langstraat) die hier van belang zijn is er sprake van een toename aan stikstofdepositie op habitattypen waarvan in de huidige situatie de kritische depositiewaarde (KDW) dikwijls al enorm fors wordt overschreden. Geregeld is de uitstoot al meer dan tweemaal hoger dan goed is voor de instandhouding van de gebieden.
Er wordt in de beoordeling meegenomen dat de uitstoot van verkeer, ondanks de toename daarvan, in de toekomst niet hoger wordt omdat er "schoner" gereden gaat worden. Door hier het schonere verkeer al te begroten en die ruimte als het ware al te gebruiken wordt het wel heel lastig om deze Natura2000-gebieden "schoon" te krijgen.
Zelfs al zou de PIP-plannen wat betreft de uitstoot juridisch mogelijk zijn, er is geen sprake van verbetering leefklimaat voor flora, fauna en de mensen die hier graag recreëren. "Toekomst-gericht" –denken is hier ook niet aan de orde.
9. Zoals het bij alle besluitvorming moet zijn, is ook van belang:

Gezond verstand

Een grote/goede/ waarderende aandacht met een brede blik op de toekomst, op (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen) is belangrijk als je plannen maakt voor de toekomst. Hierbij kun je verder kijken dan allerlei wettelijke criteria die dikwijls politiek gekleurd zijn, 'n compromis dat niet altijd de noodzakelijke brede algemene belangen dient. Zo is de belasting met uitstoot van smerige stoffen voor belangrijke natuur rondom het PIP-gebied al stukken hoger dan de criteria....maar toch wordt gezegd dat de uitstoot omhoog mag...volgens de wet. Dit is niet verstandig en wijs. Niet doen dus! Soms wordt in de bij het PIP behorende stukken geconcludeerd dat er 'n kans is op schadelijke effecten van uitstoot...maar ja, dat is maar 'n kans. Die kans géén kans geven! Grenzen stellen blijkt lastig en is toch gewenst. De akkoorden van Parijs om te proberen ons grote klimaatprobleem te beheersen zijn nog niet geïmplementeerd in onze wetgeving...en daarom trekken we er ons hier nog maar niets van aan. Kortzichtige politiek! Verkeer is een grote veroorzaker van vuile lucht, hoe harder je rijdt hoe meer. Is het dan echt verantwoord om toe te willen werken naar maximumsnelheden voor auto's van 130 km/u, zeker als de doorstromingsnelheid bij een snelheid van 100km/u of minder beter is?

6.1.3 Aantasting NNB

6.1.3.1 Bescherming NNB onvoldoende

Uit de beide PIP's, inclusief de Achtergrondrapporten die zijn ingediend blijkt dat het project tot gevolg zal hebben dat op diverse locaties het Natuur Netwerk Brabant (NNB) wordt aangetast. De bescherming van het NNB is vastgelegd in de VR. Hoewel deze verordening volgens de Wro in de eerste plaats bindende werking heeft voor gemeentelijke bestemmingsplannen, gaan cliënten ervan uit dat PS zichzelf ook gebonden achten aan de VR en de ontwerp-PIP's in overeenstemming met de relevante bepalingen in de VR moeten zijn. Overigens wordt het NNB ook via het Barro beschermd.

- *Wij brengen naar voren dat van overeenstemming met de VR en/of het Barro niet, althans onvoldoende sprake is.*

Wij voeren in dat verband het navolgende aan:

In art. 5.1 van de VR is bepaald dat een bestemmingsplan gelegen in de ecologische hoofdstructuur:

- strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden;
- stelt regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken, waaronder de cultuurhistorische waarden en kenmerken;

6.1.3.2 Delen NNB worden vernietigd of aangetast; compensatie; openbaar belang

De vaststelling van het PIP zal op diverse locaties tot gevolg hebben dat delen van het NNB zullen worden vernietigd of aangetast. In de toelichting bij de ontwerp-PIP's, alsmede in de achtergrondrapporten met betrekking tot natuur, wordt op dit onderwerp nader ingegaan.

Er wordt gesteld: Er heeft uitgebreid natuuronderzoek plaatsgevonden. Hiervan wordt verslag gedaan. Het natuuronderzoek omvat ook een overzicht van de noodzakelijke compensatie. Het plan omvat twee nieuwe ecologische verbindingzones met de bestemming 'Natuur' of de aanduiding 'ecologische verbindingzone' waar deze de (snel)weg kruist. In de regels van het PIP is hieraan een beschermende regeling gekoppeld.

Enkele onderdelen van het bestaande NNB, zoals aangegeven in de verordening, zullen verdwijnen. Hiertoe is een aanduiding opgenomen op de verbeelding. Een en ander komt ook aan de orde in het natuuronderzoek. Er vindt compensatie plaats door het realiseren van een ecologische verbindingzone langs het Drongelens kanaal en door de realisatie van Stapstenen Drongelens kanaal Drunen-West.

Ter hoogte van de Eindstraat zal de Heidijk worden hersteld. Dit deel krijgt in dit PIP als onderdeel van de NNB een bestemming Natuur mede aanduiding 'Overige zone - Natuurnetwerk Brabant'.

Wij merken echter op dat hier een aantal stappen in de toets worden overslaat. Wij gaan ervan uit dat hier sprake is van een wijziging van de begrenzing van het NNB met toepassing van het 'nee, tenzij'-beginsel, waarvoor in de VR art. 5.3 is opgenomen.

In dat artikel is bepaald dat:

1. Gedeputeerde Staten de begrenzing van het Natuur Netwerk Brabant op verzoek van de gemeente kunnen wijzigen in geval van een ruimtelijke ontwikkeling met toepassing van het nee-tenzij principe.
2. Een verzoek om herbegrenzing, als bedoeld in art. 5.3 lid 1, gaat vergezeld van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat:
 - er sprake is van een groot openbaar belang;

- er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het Natuur Netwerk Brabant;
- er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant wordt voorkomen de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren als bedoeld in artikel 5.6 (compensatieregels).

Wij missen in de ontwerp-PIP's de toets onder de eerste drie bullets. Er wordt niet, althans onvoldoende aangetoond dat er sprake is van een groot openbaar belang van de aantasting. Ook mist een onderzoek naar alternatieve locaties, alsmede naar andere oplossingen waardoor aantasting van het NNB wordt voorkómen. Aldus wordt in de ontwerp-PIP's gehandeld in strijd met het eigen beleid van uw provincie.

Er zijn voldoende maatregelen om negatieve effecten te voorkómen. Er zijn bv oplossingen voor het toegankelijk houden van het gebied waarbij veel meer wordt ingezet op andere middelen van vervoer, zoals het OV en vanzelfsprekend de verplaatsing van het verkeersknooppunt in de Baardwijkse Overlaat naar het westen (zie hierna) en géén nieuwe wegenstructuur in Vlijmen-Oost, behoudens een goede verbindingsweg tussen knooppunt 46 (A59) en Vlijmen over / naast een bestaande wegenstructuur (zie hierna).

Er is niet/onvoldoende niet aangetoond dat er sprake is van een groot openbaar belang. Zoals in deze zienswijze aangetoond, leiden de (infrastructurele) maatregelen die in het plan zijn opgenomen niet tot voldoende verbetering van de gestelde doelen, maar hebben nu juist op een groot aantal locaties negatieve effecten op milieu en leefomgeving tot gevolg. Ook in zoverre kunt u niet in redelijkheid het NNB aantasten.

Voor zover die compensatie wel in de ontwerpplannen opgenomen is, is zij ontoereikend en onvoldoende verzekerd. In dat verband constateren wij dat volgens de toelichting bij het plan compensatiegebieden worden ingericht in het plangebied van het PIP GOL West. Op de verbeelding van dit plan zijn gebieden met een bestemming 'Natuur' aangeduid in de omgeving van de kruising bij het Drongelens Kanaal. Wij gaan ervan uit dat deze gebieden als compensatiegebied moeten worden ingericht. Art. 5.7 lid 4 van de VR vereist onder andere dat in de toelichting bij een plan worden opgenomen:

- De termijn van uitvoering van de maatregelen;
- Het reguliere- en ontwikkelingsbeheer;

Over deze onderwerpen hebben wij geen informatie in de toelichting bij de PIP's aangetroffen. Er is in bijlage V bij het Achtergrondrapport Natuur specifiek op de Compensatieverplichtingen ingegaan, maar ook uit die rapportage valt bovengenoemde informatie niet af te leiden. Deze rapportage bevat met name een berekening over de omvang van de compensatieverplichting, maar niet of minder wordt duidelijk waar nu precies wordt gecompenseerd, of de gronden waar dat gebeurt al beschikbaar zijn of dat op korte termijn worden en/of op welke termijn inrichting van compensatiegebieden kan plaatsvinden. Wij kunnen uit de stukken ook niet, althans onvoldoende opmaken of de gebieden waar compensatie gaat plaatsvinden met dezelfde natuurtypen (kunnen) worden ingericht als de natuurtypen die verloren gaan. In zoverre zijn de stukken onvoldoende duidelijk, en is aldus niet voldoende verzekerd dat er conform de VR wordt gecompenseerd.

6.2 PIP-west : De Baardwijkse Overlaat

Het PIP is een ramp voor het gebied van de Baardwijkse Overlaat

6.2.1 De uitdaging voor GOL

De GOL-plannen beogen (mogelijke) pijnpunten in de Oostelijke Langstraat (economische vitaliteit, leefomgeving, mobiliteit, de barrièrewerking van de A59 voor o.m. natuur) op te lossen en daarbij de ruimtelijke kwaliteit van het gebied (gebruiks- en belevingswaarde) te vergroten.

6.2.2 Kwaliteitsplan PIP

In het bij de stukken behorende Ruimtelijk Kwaliteitsplan worden de kernkwaliteiten (kwaliteiten die waardevol zijn voor landschap, ecologie, (cultuur-)historie en recreatie) van de Oostelijke Langstraat beschreven. Het zijn de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied waarde geven en bij ontwikkelingen dienen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt zodat de waarde behouden blijft (zichtbaar) voor de toekomst.

Als de vijf basisprincipes worden in het Ruimtelijke Kwaliteitsplan genoemd:

- Verblijven (geborgenheid ervaren ook in de ruimte als geheel)
- Voortbewegen (door mensen, maar ook dieren, planten, water en energie)
- Zich oriënteren (bewegingen door ruimten: doelmatig, dwalend, recreërend)
- Zich identificeren (bijzondere elementen waarmee een gemeenschap zich kan vereenzelvigen –op sociaal/historisch/cultureel gebied- verleent identiteit!)
- Toekomstgericht (duurzaam, in toekomst functie/betekenis hebben)

6.2.3 Kwaliteiten van de Baardwijkse Overlaat

In de Oostelijke Langstraat is de Baardwijkse Overlaat (BO) 'n gebied met zeer hoge te respecteren kwaliteiten:

- De zichtbare landschappelijke overgang van vier verschillende landschapstypen. Van de Hoge zandgronden, via de Baardwijkse Overlaat en de bebouwde dekzandruggen naar het open poldergebied van de Maas.
- Het aanwezige contrast tussen de openheid van de Baardwijkse Overlaat en het rivierenlandschap en de meer besloten hoge, beboste Zandgronden van de Drunense Duinen en de verstedelijkte Dekzandruggen (goed zichtbaar en waardevol).
- De Baardwijkse Overlaat is binnen deze landschapseenheden een bijzonder element met een rijk cultuurhistorische verleden als overlaatgebied voor overtollig water vanuit Den Bosch en als inundatiegebied van de Zuiderwaterlinie (bescherming van vesting Heusden). Zij tast de Overlaat is daarom geduid als cultuurhistorisch vlak van provinciaal belang. De BO vertelt de geschiedenis van het gebied en geeft het gebied identiteit.
- De bestaande openheid in het middengebied, samen met de opgaande omkadering door de Heidijk en de hogere zandgronden met aan de rand het afwateringskanaal is een landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit in het gebied.
- De samenkomst van deze diverse landschappelijke eenheden op één plek is bijzonder waardevol. De maritieme polders komen samen met het rivierenlandschap, de Baardwijkse Overlaat en de dekzandruggen.
- De groen-blauwe verbinding vormt een duidelijke groen contrast met en scheiding tussen verschillende verstedelijkte gebieden. Het is een heel belangrijke groene buffer / geleedingszone. Daarnaast biedt ze ruimte voor ecologische en recreatieve verbindingen.

- De Zeedijk met zijn groen-blaue structuur met wielen is zowel in de beleving als ecologisch interessant. De gemeente Heusden is er bezig met het herstel van de oude sluisjes (en schansen?) De belevingservaring hiervan is sterk afhankelijk van haar natuurlijke omgeving, een rustige, open overlaat.
- Alle vijf in het Kwaliteitsplan genoemde basisprincipes hebben in de Baardwijkse Overlaat een enorme en kostbare potentie.

6.2.4 Baardwijkse Overlaat belangrijk tussen stedelijke gebieden

De Baardwijkse Overlaat (BO) is méér dan een belangrijke buffer tussen stedelijke gebieden: het een heel belangrijke schakel in de noord-zuid ecologische verbinding van de N2000-gebieden in Zuid Brabant, via de Dommel naar het Bossche Broek, Moerputten, Vlijmens Ven, Loonse en Drunense Duinen (en Leemkuilen) via de Baardwijkse Overlaat noordelijk verder gaat naar het rivierengebied van de Maas en vandaaruit naar het Pompveld, Loevesteijn, de Kornse Boezem en de Biesbosch.

Het NNB en de ecologische verbindingen zeer belangrijk zijn voor het in stand houden van de N2000-gebieden, omdat de uitwisseling van soorten door barrièrewerking in het versnipperde Nederland steeds verder wordt ingeperkt. Daarom is het uitermate belangrijk om de Baardwijkse Overlaat te behouden als robuuste verbinding én een stevige groene corridor.

6.2.5 Baardwijkse Overlaat is een parel

Genoemde bovenregionale potenties en kwaliteiten worden dan ook in de provinciale Verordening Ruimte (VR) (art. 10: groen-blaue mantel & art. 22: cultuurhistorisch vlak) stevig beschermd. Ook in het Streekplan Waalboss is de BO opgenomen als een belangrijke groene buffer te midden van de verstedelijking. Delen van de overlaat vallen in de Ecologische Hoofdstructuur (NNN). De overlaat is een zoekgebied voor de belangrijke noord-zuid ecologische verbindingzone tussen het rivierengebied van de Maas en de Drunense Duinen en verder via de Dommel naar Zuid Brabant.

Kortom: deze parel met grote waarden en potenties voor cultuur, landschap, natuur en extensieve recreatie moet bijna ten koste van alles behouden blijven en verder ontwikkeld worden op basis van haar kwaliteiten met een bovenregionale uitstraling.

6.2.6 De noord-westelijke EVZ in de Baardwijkse Overlaat

In de PIP staat de maatregel om de EVZ langs het Drongelens Kanaal ten noorden van de A59 af te buigen naar de Elshoutse Zeedijk. Dit is een versterking van de ecologische structuur mits de bestaande opgave om een doorgaande EVZ langs het Drongelens Kanaal naar de Bergse Maas te realiseren wordt gehandhaafd. In het ontwerp-PIP West ontbreken maatregelvlakken voor deze verbinding. Bovendien is de geplande aanleg van een jachthaven in de uiterwaarden nabij de uitmonding van het Drongelens Kanaal een bedreiging voor zowel het functioneren van deze EVZ als de totale verbinding tussen "Zand en Rivier". Verzocht wordt om hier de ontbrekende aanvullende maatregelvlakken langs het Drongelens Kanaal vanaf de A59 tot aan de Bergse Maas en in de uitwaarden langs de Bergse Maas tussen het Drongelens kanaal en Doeveren op te nemen.

6.2.7 PIP betekent grote aantasting; compensatie onvoldoende

Het PIP faciliteert de ontwikkeling van een groot verkeersplein met aanvoerroutes midden in dit beschermd gebied, doorbreekt daarmee de openheid van de BO, de robuustheid van de groene buffer, zij tast bovengenoemde kwaliteiten ondanks mitigatie en compensatie onaanvaardbaar fors aan.

Over de compensatie is de PIP niet altijd duidelijk.

De EVZ langs het Drongelens kanaal wordt gerealiseerd ten behoeve van natuurcompensatie. Die compensatie mag wellicht in omvang correct zijn, in kwaliteit is zij dat dus zeker niet (zie ook hierna onder 4). De enorme aantasting van het gebied wordt daarmee niet gecompenseerd.

De compensatie-teksten in de stukken zijn ook niet altijd helder. Zo wordt deze EVZ gerealiseerd t.b.v. natuurcompensatie terwijl de NNB-compensatie weer aanvullend is op de EVZ. Wat wordt onder wat verstaan?

De compensatie ligt veelal in de nabijheid van de ingreep en ligt daardoor binnen invloeden van geluid of verstoring. In zo'n geval telt het aantal ha's van de compensatie niet volledig mee (er wordt gekort). De verwerking hiervan is niet te zien.

Het PIP stelt:

1. Hier is geen strijdigheid met de in art. 2 VR beoogde zorgvuldige ruimtelijke inpassing;

Reactie: zorgvuldig ruimtelijk gebruik vraagt aansluiting bij bestaand bebouwd gebied en dient zeker niet te zorgen voor verbinding van stedelijk gebied. De provinciale argumenten om hier toch te spreken van goede ruimtelijke ordening zijn erg gezocht en onvoldoende.

2. Het bouwen van de geplande spaghetti van wegen in de overlaat is wegens compensatie niet meer strijdig met VR artikel 6 (Groenblauwe mantel) dat strekt tot behoud en bescherming van o.m. ecologische en landschappelijke waarden.

Reactie: Te gemakkelijk wordt hier gezegd dat dit goed wordt gecompenseerd. Dat is namelijk helemaal niet het geval. (zie verdere zienswijze, ook die van de advocaat).

3. De o.m. in de Structuurvisie Brabant en Streekplan Waalboss beschermde openheid en de ruimtelijke groene buffer blijven intact;

Reactie: De beleving van openheid /het grote zicht gaat toch verloren te midden van zo'n enorme verkeersstructuur met beweging, lawaai en licht; daarnaast is 'n groene buffer toch iets anders is dan 'n asfaltcomplex.

Deze aantasting van "openheid" kent ook een ander gevaar: hier wordt een wegenstructuur aangelegd voor het Waalwijkse industrieterrein dat zo gemakkelijk het kanaal kan oversteken, waar dan al 'n aantasting van openheid is en waar infrastructuur klaar ligt.

4. Er komt 'n ecologische verbindingzone in die (aan te tasten) groene buffer van de BO.

Reactie: Een EVZ is goed nieuws, al kent die zone nog behoorlijke zwaktes, waaronder één die onoverkomelijk is. Deze zone voldoet dus niet. Een robuuste EVZ is een van de grote opgaven van het GOL-plan. De EVZ die nu staat gepland voldoet niet aan die opgave.

Opmerkingen over deze EVZ:

- a. Al zou je in het PIP-gebied 'n mooie EVZ aanleggen, die zone moet ook goed "bevoorrad" worden. Integraal werken dus...nog langer. Tussen Den Bosch en het PIP-gebied zijn er openstaande knelpunten bij alle het kanaal overstekende noord-zuid-wegen tussen Den Bosch en het PIP-gebied.
- b. Binnen het PIP is het knelpunt bij de Overlaatweg/Drunenseweg niet opgelost. Naast andere oplossingen voor andere dieren zou je hier t.b.v. de reeën over een afstand van tenminste 250 meter oostelijk van de brug een snelheidsbeperking voor verkeer moeten hebben tot 'n maximum van 40 km/u....en de redenen hiervan ter plaatse goed aangeven.

- c. Een knelpuntje voor reeën is ook nog de Spoordijk. Dit is op te lossen door een vanuit het veld goed herkenbaar tunneltje aan te leggen niet ver van de dijk naast het Drongelens Kanaal.
- d. De kenmerken van een ecologische verbindingszone zijn ruimte en rust. Een ecologische verbindingszone van 25 meter is aan de krappe kant en zeker niet robuust. De vereiste rust is zeker niet aanwezig daar waar (een ree op) de EVZ bedoeld verkeersknooppunt bij de A59 passeert: draaiende op- en afritten, de A59 onderdoor, opnieuw op- en afritten en dan tenslotte weer een viaduct (parallelweg) onderdoor. Met schermen kun je de lichtoverlast verminderen, maar de geluidsoverlast nauwelijks: die zal vooral ook vallen tussen de bruggen. Dieren raken dan zeer gestrest en stapstenen helpen daarbij ook niet goed. Verwarde dieren kunnen zo op de snelweg belanden. Hoewel schermen de openheid heel fors aantasten (en ook de "cultuurbeleving" van de automobilisten die hier goed op het verkeer moeten letten) moeten zij er wel degelijk komen. Volgens deskundigen van Rijkswaterstaat is een kleine verbreding van de brug over het Drongelens kanaal (bij verplaatsing van het knooppunt enkele kilometers westelijker) hier een veel betere oplossing.
De conclusie hierover opgenomen in het verslag van de expertsessie van medio oktober 2017 is derhalve onjuist.
- e. In de toekomst zou het gehele gebied van de overlaat -gezien de kwaliteiten en belangen- dienen te worden ontwikkeld t.b.v. natuur in combinatie met duurzamer landbouw. Daar moet op aan worden gestuurd! Dan doe je recht aan deze overlaat.

5. Aantasting EHS/NNN op de Heidijk naast de overlaat

- a. Aantasting van de Heidijk (beschermd door de naastliggende "groenblauwe Mantel"). Dit beschermde stuk Heidijk gaat ook de lasten dragen van deze verkeersontwikkeling in de Overlaat: een verkeersweg ernaast; een dikkere "oversteek" bij de Overlaatweg. Ook hier zijn voorzieningen wenselijk. Ook fietsers kunnen op deze recreatieve route wel wat bescherming en stimulans gebruiken: geef ze voorrang op het autoverkeer!
- b. In de ontwerp-PIP's is als maatregel opgenomen het onderbreken van de EVZ Heidijk. Deze onderbreking doet afbreuk aan het functioneren van de gehele EVZ. De compensatie door de keuze om de EVZ langs het Drongelens Kanaal in te richten is niet in overeenstemming met het provinciale beleid. Immers beide EVZ's dienen volgens het provinciale beleid te worden gerealiseerd. U dient de verbinding over de door te trekken Spoorlaan met een eco-passage te realiseren en vervolgens de huidige onderdoorgang een bestemming 'Natuur' te geven in plaats van een agrarische bestemming. De voorziene landbouwverbinding is niet nodig door herverkaveling en gewijzigd grondgebruik. In de huidige situatie is ook geen landbouwkundige verbinding (meer) aanwezig. Dit heeft niet geleid tot knelpunten in het landbouwkundig gebruik.

6. De door art. 22 VR beschermde cultuur-historische waarden worden weliswaar aangetast, maar er wordt hiervoor fors gecompenseerd.

Reactie: Die compensatie is voor een groot gedeelte verschrikkelijk en cultuurvernietigend:

- a. Een intussen historische spoordijk gedeeltelijk afgraven, waarbij de bestaande gerestaureerde bruggen hun historische vervoersmissie (nu t.b.v. fietsers) verliezen en museumstukken dreigen te worden.

- b. De overgebleven dijkgedeelten worden t.b.v. de cultuurbeleving (door wie?) ontdoen van begroeiing, wat heel schadelijk is voor natuur en de ecologische verbinding tussen de EHS/NNN van de Heidijk en de EHS/NNN langs het Drongelens kanaal.
Vernietiging van de zo gewenste (zie de heel vele beleidsstukken) biodiversiteit.
- c. door deze kaalslag worden de fietsers in de kou (weer en wind met zicht op/rumoer van naastliggend verkeersknooppunt, en dat terwijl het PIP juist investeringen doet om het fietsverkeer te willen bevorderen.
Opmerking: Om de dijken beter te laten uitkomen moeten er (vlakbij) op de Zeedijk juist wel bomen komen (zij accentueren de dijk!)
- d. Dit lijkt op een achter de tekentafel verzonnen compensatie...met in het achterhoofd "wat zullen we hier toch 'ns verzinnen". Als zowat alle betrokkenen/gebruikers van/in het gebied en ook organisaties als De Federatie behoud de Langstraatspoorbruggen, de Heemkundekringen, de Fietsersbond en vele anderen dit 'n niet-wijs/onverstandig/niet-werkend idee vinden, waarom dan dit onzalige plan willen doordrukken?
Deze Overlaat is kennelijk niet de leefomgeving van de plannenmakers. Waarom zoveel mensen die hier grote gebiedskennis/liefde voor hun woonomgeving hebben zo tegen je in het harnas jagen en koeltjes beweren dat dit 'n goede compensatie is. Geen mens hier die dat begrijpt.

7. Het PIP wil de leefbaarheid bevorderen, ook voor mensen "uit de buurt".

Opmerking: Voor wandelaars en fietsers, kortom voor recreatie is zo'n rumoerig verkeersknooppunt met aanvoerwegen in de Baardwijkse Overlaat 'n enorme sta in de weg in de beleving van landschap, natuur, rust, ruimte en cultuur.

6.2.8 Alternatief 72A (VGNB)

Heel gelukkig is er gewoon een goed alternatief voor het op te lossen Waalwijks verkeersafwikkelingsprobleem: verplaatsing van het verkeersknooppunt zo'n 2 km in westelijke richting (variant 72A). Deze plek biedt minstens gelijke of wellicht betere oplossingen ook voor verkeersdoorstroming, milieu en leefbaarheid. Het lost het probleem op daar waar het voor 'n belangrijk deel ligt (zie hoofdstuk 5.2.2 samenvatting effecten variant 72A en 5.2.7 beoordeling TU Delft december 2016).

6.2.9 Baardwijkse Overlaat van groot maatschappelijk belang

De Overlaat is wegens haar enorme kwaliteiten van groot maatschappelijk belang. Kwaliteiten Baardwijkse Overlaat zijn enorm en de cumulatie van strijdigheden met ruimtelijke plannen en verordeningen ook. Die cumulatie kun je in redelijkheid niet behoorlijk compenseren, dat is onbegonnen werk en dat moet je niet willen proberen. Het Pip is strijdig met de basisprincipes zoals verwoord in het bij de stukken gevoegde Ruimtelijk Kwaliteitsplan. De strijdige ontwikkelingen die het PIP toestaat zijn vernietigend voor natuur, landschap, milieu en cultuur. Compensatie hier te kort schiet en kan niet aan de orde komen. De plannen moeten zonder compensatie gewoon "goed" zijn.

Het "nee, tenzij" – principe, waardoor strijdig met regelgeving zou kunnen worden gehandeld is hier niet aan de orde omdat er 'n goed alternatief is.

Bovendien: al zou het Waalwijks verkeersafwikkelingsprobleem 'n groot maatschappelijk belang zijn: de oplossing daarvan in de BO strijdt het met een ander heel groot (groter) maatschappelijk belang, dat van de Baardwijkse Overheid zelf.

- *Dus schrappen dit verkeersplein in de BO.*

6.2.10 Gezond verstand

Het is 'n kwestie van gezond verstand om bovenbedoeld onderdeel (verkeersknooppunt in de Baardwijkse Overlaat) te schrappen. Het lijkt ons 'n kwestie van brede (toekomstgerichte) visie en van behoorlijk bestuur.

6.3 PIP-OOST : De Biessert polder / De Gemeint

6.3.1 De uitdaging voor GOL

De GOL-plannen beogen (mogelijke) pijnpunten in de Oostelijke Langstraat (economische vitaliteit, leefomgeving, mobiliteit, de barrièrewerking van de A59 voor onder meer natuur) op te lossen en daarbij de ruimtelijke kwaliteit van het gebied (gebruiks- en belevingswaarde) te vergroten.

6.3.2 Kwaliteitsplan PIP: te beschermen en te versterken kernkwaliteiten.

In het bij de stukken behorende Ruimtelijke kwaliteitsplan worden de kernkwaliteiten van de Oostelijke Langstraat beschreven. Deze kwaliteiten, die het gebied waarde geven, dienen bij ontwikkelingen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt.

In de Oostelijke Langstraat is de Vlijmense Gemeint een gebied met hoge te respecteren landschappelijke kwaliteiten én kwaliteiten voor natuurontwikkeling. Openheid en cultuurhistorische waardevolle dijkjes zijn andere kwaliteiten. Streekplan Waalboss heeft hier een belangrijke groene geleidingszone gelegd.

6.3.3 Planologische bescherming

Planologisch worden deze kwaliteiten beschermd door de bestemming van 'Groenblauwe Mantel' in de provinciale Verordening Ruimte (VR) artikel 6, dat strekt tot behoud en bescherming van o.m. ecologische en landschappelijke waarden.

6.3.4 De in PIP opgenomen plannen voor natuur en landschap

1 De barrièrewerking van de A59 wordt opgeheven.

Daarvoor wordt in het kader van het hier opgenomen project Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo) een ecotunnel gerealiseerd nabij de 'Moerputten'. Door deze ecotunnel worden gebieden ten noorden en ten zuiden van de A59 verbonden, zodat deze gebieden samen een 'klimaatbuffer' gaan vormen. Overstroming van 's-Hertogenbosch kan zo worden voorkomen.

Reactie: voor een goede EVZ-verbinding voor fauna, flora, water en ook nog mensen is een tunnel van 20 m. breedte volstrekt onvoldoende, de vereiste minimum-breedte van 25 meter is al weinig, zeker gezien de beperkte hoogte en de behoorlijke lengte van de ecotunnel. De EVZ heeft te weinig massa.

2 Het zichtbaar en beleefbaar maken van de Groen-Blauwe structuur.

Reactie: De aanleg van een natuurlijke 'Klimaatbuffer' in de Biessertpolder en langs de Voordijk als onderdeel van de 'Klimaatbuffer' Vlijmen-Den Bosch, die onderdeel is van HoWaBo verhoogt de kwaliteit van het gebied. Door een natuurlijk beheer en het aanleggen van nieuwe watergangen en poelen kan het gebied gaan functioneren als verbinding tussen natuurgebieden van het 'Vlijmens Ven' en de Maas én kan water langer vastgehouden worden. In het gebied komt ijzerrijk kwelwater uit de ondergrond naar boven. Dit biedt veel kansen voor de ontwikkeling van natuurwaarden.

Conclusie: hier worden de kwaliteiten van een gebied aangesproken om de waarden en potenties voor cultuur, landschap, natuur, waterberging en extensieve recreatie te ontwikkelen. Een positieve eerste stap voor natuur en landschap in dit gebied.

6.3.5 De geluidscompensatie is niet goed geregeld

De geluidsschade in PIP GOL-Oost wordt niet gecompenseerd binnen het gebied van GOL-oost, maar in het gebied van PIP GOL-West.

Gesteld wordt dat dat zou moeten kunnen: "Omdat de beide PIP's tegelijk in procedure gaan en naar verwachting rond dezelfde tijd zullen worden vastgesteld is de compensatie die voor GOL-oost gerealiseerd moet worden juridisch voldoende geborgd en hiermee ook de haalbaarheid van PIP GOL Oost aangetoond."

Hiermee wordt een risico genomen. Het is volstrekt onduidelijk of (en hoe en wanneer) de plannen gerealiseerd gaan worden. Deze compensatie is derhalve niet goed geborgd.

6.3.6 In de PIP opgenomen plannen voor verkeer passen niet.

Een goede, nieuwe verkeersontsluiting voor Vlijmen-Oost en Haarsteeg is noodzakelijk. Het PIP faciliteert daarvoor de reconstructie van verkeersplein Den Bosch West en maakt het mogelijk, dat vanuit dat verkeersplein een ontsluitingsweg de genoemde 'Gemeint' in gaat.

Reactie: Deze verkeersontwikkeling, die beweging, lawaai, licht en fijnstof gaat veroorzaken is strijdig met genoemde Groenblauwe Mantel-bestemming. Zij doet de huidige ruimtelijke kwaliteiten te kort, juist nu daar bovengenoemde prachtige natuurontwikkeling gestalte gaat krijgen.

Er wordt wel gecompenseerd, inpassingsmaatregelen worden genomen, maar desondanks tast deze wegenstructuur de kwaliteiten van het gebied onherstelbaar aan.

6.3.7 Alternatief 62

Heel gelukkig is er een goed alternatief voor de op te lossen verkeersafwikkeling voor Vlijmen: aansluiting op de A59 bij afslag 46 bij Engelen (zie paragraaf 5.3). Dit knooppunt biedt voldoende ruimte. Vanaf hier liggen al wegen richting Vlijmen en Haarsteeg (er is daar voldoende ruimte beschikbaar om de bestaande wegen op te waarderen). Zo worden er geen nieuwe lijnen in het landschap gelegd (behalve de nieuwe aansluiting tussen de Voorste Zeedijk op de Vijfhoevenlaan), terwijl er geen complex en omvangrijk knooppunt 45 hoeft te worden gereconstrueerd. Dit is ook heel wat goedkoper bovendien. De basisprincipes zoals verwoord in het bij de stukken gevoegde Ruimtelijk Kwaliteitsplan kunnen zo veel beter worden bereikt.

Het 'nee-tenzij-principe' is hier niet van toepassing.

Conclusie: De in de PIP geplande verkeersstructuur in Vlijmen-Oost dient te worden vervangen door die zoals hiervoor voorgesteld: ontsluiting via A59-knooppunt 46.

Bijlagen

Zienswijze PIP GOL
Stichting van GOL naar Beter

Bijlagen bij Hoofdstuk 4.1

Betreft : **A 59**
Kenmerk : VGNB20171209
Datum : Drunen, 9 december 2017
Aan : Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
mevrouw C. van den Nieuwenhuizen

In afschrift aan:

- Directeur-generaal Bereikbaarheid, Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
- Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
- College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
- Colleges van Burgemeester en Wethouders van Heusden, Waalwijk en 's-Hertogenbosch

Geachte mevrouw de Minister,

Wij maken ons in toenemende mate zorgen over het functioneren van de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Vrijwel dagelijks zien we in de spitsuren stevige congestie optreden en met de weer aantrekkende economie en groeiende mobiliteit zal de congestievorming naar verwachting ernstiger worden. Helaas moeten we vaststellen dat ondanks tien jaar onderzoek en planvorming in het kader van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat er geen uitzicht bestaat op een aanpak die de doorstroming weer op een aanvaardbaar niveau brengt.

We vragen u hierover met de regio en andere belanghebbenden in contact te treden en hen uit te nodigen om samen met het Rijk adequate plannen te ontwikkelen om te voorzien in de bereikbaarheids-, leefbaarheids- en daarmee samenhangende duurzaamheidopgave in de corridor Hooipolder-Waalwijk-Heusden-'s-Hertogenbosch.

We verzoeken u daarbij een adaptieve benadering te volgen waarbij een breed spectrum aan maatregelen wordt betrokken om congestievorming te voorkomen op en rond de A59 tussen Hooipolder-Waalwijk-'s-Hertogenbosch. Een mogelijke invulling daarvan schetsen we hieronder.

Voor de korte termijn denken wij dat de mobiliteit en leefbaarheid in het gebied en op de A59 vooral is gebaat bij relatief minder kostbare en eenvoudig te realiseren maatregelen die er toe leiden dat de verwerkingscapaciteit van de A59 wordt verhoogd. We denken hierbij aan afstemming van de rijnsnelheid op het verkeersaanbod gerelateerd aan de verwerkingscapaciteit van de weg en vergroting van het aantal rijstroken door dynamische herindeling van de rijbaan (bijv. door spitsstroken en andere slimme technologieën). Een lagere maximumsnelheid bij hoge intensiteiten betekent ook substantiële verlaging van de kosten van infrastructurele aanpassingen en toevoegingen. Toepassing van de ervaring en kennis opgedaan bij vergelijkbare projecten en innovatieve ontwikkelingen (bijvoorbeeld SmartwayZ) bevelen we op het traject Hooipolder-Waalwijk-'s-Hertogenbosch uiteraard ook aan.

Door een dergelijke aanpak ontstaat ruimte om nader te overwegen welke andere maatregelen met het oog op de verdere toekomst het meest zinvol zijn. Het recent gepubliceerde en tot 15 december ter visie liggende ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) voorziet hierin in het geheel niet. Immers de berekeningen voor 2030 met het verkeersmodel laten zien dat de verkeersbelasting op de A59 veel te hoog blijft ook na realisatie van infrastructurele maatregelenpakket uit het ontwerp PIP.

Wij zouden het dan ook zeer op prijs stellen als u deze opgave met de betrokken regionale overheden wilt bespreken. Dit om naar mogelijkheden te zoeken om de problematiek van de verkeersafwikkeling in de Oostelijke Langstraat op een adaptieve wijze bij de bron (de A59) aan te pakken. Participatie van het Rijk is in onze ogen een onmisbare sleutel om deze aanpak succesvol te laten zijn.

Als bewoners van het gebied Oostelijke Langstraat, verenigd in de Stichting van Gol naar Beter, spreken we de verwachting uit dat u zich wilt inzetten voor een structurele en toekomstbestendige oplossing voor de doorstromingsproblematiek op de A59, waarbij de landschappelijke en ecologische waarden in het gebied worden gespaard en versterkt en zonder dat de negatieve effecten worden afgewenteld op het onderliggende wegennet, met alle overlast van dien voor het leefmilieu van de inwoners van de betrokken gemeenten. Een dergelijke inzet kan op onze steun rekenen.

We lichten onze brief graag toe als daar behoefte aan is en zien uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet, mede namens Selçuk Akinci, directeur Brabantse Milieufederatie

Stichting

van GOL naar Beter



Ed van Uijen

Voorzitter

Molensteeg 17
5151 AA Drunen
e-mail : vangolnaarbeter@gmail.com
website: vangolnaarbeter.nl
tel : 06-20097494

BIJLAGEN :

- 1 Beknopte beoordeling variant VGNB met VKA-GOL
- 2 Globale schets inpassingontwerp variant VGNB

Bijlagen bij Hoofdstuk 5.1.8

akku onderneem



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
t.a.v. Y.A.M. van der Meulen
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Contactpersoon



3678890

DIV_C

*NenM
zie 3619294*

Datum 1 oktober 2014
Betreft Nut en Noodzaakstudie Gebiedsontwikkeling Oostelijke
Langstraat

Kenmerk
IENM/BSK-2014/177387
Bijlage(n)

Ingekomen
10 OKT 2014
Provincie Noord-Brabant

Geachte mevrouw van der Meulen,

Bedankt voor de rapportage 'Nut en Noodzaakstudie Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat'. In goede samenwerking met Rijkswaterstaat hebben de GOL Partners in de afgelopen tijd veel bereikt. Deze rapportage geeft een helder overzicht van de maatregelen, en effecten van de maatregelen, binnen dit project.

Dit traject van de A59 is een wegvak met veel, soms onvolledige aansluitingen. Dat de samenwerkende GOL-partners daarop het voornemen hebben uitgesproken om de aansluitingstructuur aan te passen, waarbij een aantal aansluitingen geamoveerd en een aantal opgewaardeerd zal worden, stemt mij positief. Vooropgesteld wil ik wel aangeven dat ook vandaag de dag de bestaande aansluitingstructuur voor het Ministerie geen aanleiding is om deze weg aan te pakken. Op dit deel van het hoofdwegennet wordt voldaan aan de reistijdnormen en veiligheidseisen.

Bij het uitwerken van de gebiedontwikkeling heeft namens het rijk Rijkswaterstaat intensief samengewerkt met de partijen die zich verenigd hebben in GOL. Dit is in lijn met de toezegging van de minister aan de Kamer. Rijkswaterstaat en de GOL-partners hebben intensief gezocht naar mogelijkheden om de wederzijdse plannen zodanig op elkaar af te stemmen, dat zo efficiënt mogelijk omgegaan wordt met overheidsgeld en dat zo veel mogelijk meerwaarde wordt gecreëerd. Goede voorbeelden hiervan zijn de besluitvorming bij de vervanging van de brug over het Drongelens kanaal en het realiseren van de MJPO-maatregel bij Vlijmen-Oost.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn er voor dit gebied geen specifieke belangen en doelstellingen geformuleerd. Het belang voor het Ministerie van Infrastructuur & Milieu ligt met name op het terrein van doorstroming van verkeer en de verkeersveiligheid. Dit betreft ook een logisch en consistent wegbeeld voor de weggebruiker.

De nut- en noodzaak studie is er mede op gericht te voorkomen dat de GOL-maatregelen leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de A59.

In het algemeen is vanuit dat perspectief het oordeel over de maatregelen die in



het project GOL worden genomen gematigd positief. Ik constateer dat er echter nog wel een aantal aandachtspunten zijn voor het vervolg van het project.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Kunstwerk Vlijmen-oost

Ik ben positief over de toezegging van de regio dat zij zorg draagt voor het amoveren van de betreffende op- en afritten. Het kunstwerk Vlijmen-Oost zal na uitvoering van uw plannen niet langer onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet, maar enkel dienen ter facilitering van een fietsverbinding. De financiering voor het beheer en onderhoud van het kunstwerk Vlijmen-Oost zit niet in het pakket aan maatregelen. Hierover dienen aanvullende afspraken tussen rijk en regio te worden gemaakt met als uitgangspunt dat de mogelijke kosten hiervan niet voor rekening van het rijk komen.

Datum
1 oktober 2014

Kenmerk
IENM/BSK-2014/177387

Aansluiting Nieuwkuijk

De aanpassing van de aansluiting bij Nieuwkuijk is opgenomen in fase 2 van GOL. Voor deze fase is nog geen dekking. Indien blijkt dat er ook in fase 2 geen dekking is voor maatregelen aan deze aansluiting en er dus niets aan de huidige situatie zal wijzigen, zal de situatie op de A59 niet verslechteren. Rijkswaterstaat kan daar als wegbeheerder mee akkoord gaan. Mocht er toch besloten worden deze aansluiting aan te passen, dan dient dit vergezeld te gaan van het realiseren van een weefvak tussen de aansluiting Heusden (Ei van Drunen) en Nieuwkuijk.


Richtlijnen wegontwerp

Mede gezien de beperkte financiële middelen zijn op een aantal locaties de grenzen van de voor wegontwerp geldende richtlijnen opgezocht. Dit dient er echter niet toe te leiden dat voor het gehele wegvak tussen Den Bosch en Waalwijk de grens van het wegontwerp overschreden wordt. Ik verwacht dat u bij de verdere uitwerking van de plannen hier samen met Rijkswaterstaat tot een voor de wegbeheerder acceptabele oplossing komt.

Tenslotte wil ik u er op wijzen dat alle risico's en daarmee alle extra kosten die een verdere uitwerking van de GOL-maatregelen met zich meebrengt, voor rekening van het GOL zijn. Dit betreffen ook de kosten die een gevolg kunnen zijn van de voor dit project te doorlopen rijksprocedures, zoals nadeelcompensatie.

Indien over bovenstaande aspecten nadere afspraken worden gemaakt in een uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat, kan ik instemmen met de realisatie van het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat en mijn verdere medewerking verlenen aan de voor dit project te volgen procedures.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
namens deze,
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,


Drs. M. Sonnema

Bijlagen bij Hoofdstuk 5.2.3

Toelichting

- Deze tabel geeft een beknopte vergelijking weer van het voorkeursalternatief GOL (in het vervolg aangeduid als **VKA-GOL**), met de geoptimaliseerde NRD variant 72A van de stichting Van GOL naar Beter (in het vervolg aangeduid als **variant VGNB**)
- De vergelijking betreft doelbereik en effecten.
- In de vergelijking is geen weging toegepast. Er is gebruik gemaakt van een zogenaamde driepuntsschaal (-, 0, +). Het gebruik van de driepuntsschaal is gekozen omdat een kwantificering van de effecten veelal nog ontbreekt en een objectieve maatlat voor de effecten niet overal is gedefinieerd. Dat betekent dat als er sprake is van verschil in effecten tussen de beide varianten dat dit verschil met een - of + gescoord is. Als er geen of nauwelijks verschil is wordt de score 0 gegeven.
- In deze vergelijking hebben we zoveel als mogelijk betrokken (enerzijds) de diverse knelpunten, ambities, doelen, uitgangspunten, randvoorwaarden en maatregelen en (anderzijds) de thema's, aspecten en criteria die zijn opgenomen in de belangrijkste projectdocumenten, te weten de BOK (2013), de NRD (2015) en het concept ontwerp PIP en de bijhorende concept MER en achtergrondrapporten (voorjaar 2017).
- Een eenvoudige ruimtelijke schets van de geoptimaliseerde variant VGNB is bijgevoegd. Daarin is ook de recente optimalisatie van de expertsessie op 12 oktober verwerkt. Deze optimalisatie betreft de wijze van aansluiting van de rotonde (onderdeel van aansluiting 40) op het onderliggend wegennet van Waalwijk. De rotonde zelf is als een ovaal boven de snelweg geprojecteerd; we spreken daarom van ovonde. Belangrijke optimalisaties zijn verder: de verbindingsweg vanaf de noordzijde van de ovonde naar de Kloosterheulweg/Hertog Janstraat (dit ter ontlasting van de verkeersdruk op met name de Groenstraat, Molenvlietstraat en omgeving); de verschuiving van de ovonde in oostelijke richting om meer ruimte te krijgen voor inpassing van de zuidelijke toerit en overbrugging van het hoogte verschil en meer lengte voor inpassing van de aansluitingen op de A59. Deze inpassing betreft een eerste optimalisatie, meer optimalisaties zijn nog denkbaar.

Tabel - Beknopte vergelijking van variant VGNB met VKA-GOL

	Thema's	Aspecten	Omschrijving	Doelbereik / effect variant VGNB t.o.v. VKA-GOL	Toelichting
1	VERKEER EN VERVOER	Netwerkeffecten	<p>Het (huidige en te voorziene toekomstig) functioneren van het wegennetwerk in het studiegebied. In dit geval strekt het relevante netwerk zich uit van knooppunt Hooipolder (A27) tot en met knooppunt Empel (A2), de N261, de A59 en het onderliggende (regionale en lokale) wegennet in het studiegebied.</p> <p>Toelichting</p> <p>Het studiegebied is het gebied waarin zich gevolgen en effecten voordoen als gevolg van maatregelen in het plangebied. Het plangebied is het gebied waarin ingrepen worden gedaan. Omgekeerd moet het studiegebied alle wegen omvatten, alsmede vastgestelde plannen en voorziene ontwikkelingen die de verkeersprestatie op deze wegen beïnvloeden, die bijdragen aan de verkeersprestatie op de wegen die</p>	0	<p>VKA-GOL en variant VGNB dragen weinig tot niets bij aan verhelpen toenemende congestieproblemen op A59. Verbeteren van de doorstroming op de A59 was een belangrijk onderdeel van de opgave (zie NRD). Ingrijpen blijkt noodzakelijk, zie de veel te hoge I/C-verhouding op de A59 in het Achtergrondrapport verkeer.</p> <p>Netwerkbenedering</p> <p>De benadering en uitwerking in het PIP, MER en achtergrondrapporten voorzien niet in een netwerkbrede benadering. Een het gehele netwerk omvattende analyse, een adequate aanpak en een doelbereik- en effectbeoordeling van maatregelen voor het netwerk als geheel en de centrale as (A59) in het bijzonder, ontbreekt. Aanvullend onderzoek is nodig en in het licht daarvan moet de GOL-aanpak worden geoptimaliseerd of zo nodig meer ingrijpend worden bijgesteld. Kijk naar no-regret onderdelen uit het GOL-plan en variant VGNB.</p> <p>Doorwerking</p> <p>Een belangrijk verschil tussen VKA-GOL en variant VGNB is dat de VKA variant uitgaat van scheiding van doorgaand/bovenregionaal verkeer op de A59 en lokaal/regionaal verkeer naar het onderliggend wegennet. VGNB gaat uit van het zoveel mogelijk ruimtelijk en verkeerskundig concentreren van beide functies: doorgaand verkeer op de hoofdrijbanen A59 en regionaal verkeer op parallelbanen langs de A59. De varianten onderscheiden zich daarmee sterk in de toekomstige ontwikkeling van de verkeersstructuur van Oostelijke</p>

			aanleiding zijn om maatregelen te overwegen.		Langstraat: VKA-GOL draagt bij aan verspreiden en variant VGNB zet in op bundelen van verkeersstromen.
		Bereikbaarheid	Bereikbaarheid van woon-, werklocaties, centra en andere drukbezochte bestemmingen.	+	Vergeleken met VKA-GOL worden in variant VGNB bestaande en toekomstige bedrijventerreinen gelegen ten noorden van de kern van Waalwijk rechtstreeks aangesloten op doorgaande wegen, met als gevolg minder verkeersbewegingen van en naar bedrijventerreinen door de bebouwde kom. Bij variant VGNB verbetert de verkeersafwikkeling van de bestaande bedrijventerreinen Haven I t/m VII.
		Doorstroming	Doorstroming op de onderdelen van het wegennetwerk.	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot verbetering van de doorstroming op de A59 ter hoogte van Waalwijk.
		Verkeersveiligheid	Kans op ongevallen.	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder doorgaand/gebiedsvreemd verkeer in de bebouwde kom; in combinatie met aanpassingen van het wegennet leidt dit tot meer verkeersveiligheid in de bebouwde kom.
		Externe veiligheid	Risico's bij vervoer gevaarlijke stoffen.	+	Ten opzichte van VKA-GOL worden in variant VGNB bedrijventerreinen rechtstreeks aangesloten op doorgaande wegen. Gevaarlijke stoffen met bestemming Waalwijk-Noord gaan niet meer door woonbebouwing Waalwijk-Noord/Oost.
2	KWALITEIT LEEFOMGEVING	Geluidbelasting en geluidhinder	Geluidbelasting gevoelige bestemmingen en beleefde hinder door geluid	0	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder doorgaand/gebiedsvreemd verkeer en vrachtverkeer door en langs woonwijken. en gevoelige bestemmingen (scholen, sport accommodaties, verzorgingsinstellingen) Dit betekent ook minder verkeersbelasting, emissies (geluid, lucht) en trillingen. In enkele straten leidt de variant VGNB tot hogere verkeersintensiteiten. Verdere uitwerking en optimalisering ter vermindering van de effecten in bepaalde straten in de kern van Waalwijk is mogelijk Het totale effect van beide varianten onderling wordt als gelijk beoordeeld.
		Luchtkwaliteit	Concentraties en verkeersemissies van voor gezondheid schadelijke stoffen als stikstofdioxide en fijnstof (NO2 en PM10 en PM2,5)	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder verkeer in de bebouwde kom/woongebieden en minder auto-km's in het gehele gebied Gesteld moet worden dat de effecten van beide varianten klein zijn ten opzichte van de achtergrondbelasting door de A59 zelf.

		Barrièrewerking	Verminderde oversteekbaarheid	-	Ten opzicht van VKA-GOL neemt in de Variant VGNB de barrière werking voor de landbouw toe door het niet terugbrengen van de landbouwverbinding in de Baardwijkse Overlaat.
		GES	Gezondheidseffect screening. Gezondheidsrisico's door verkeer i.c.m. andere bronnen die risico opleveren voor gezondheid.	+	Zie luchtkwaliteit
		Verkeersveiligheid	Kans voor verkeersdeelnemers bij een ongeval betrokken te raken.	+	Ten opzichte van VKA-Gol heeft VGNB een lagere verkeersbelasting in het gehele woongebied. in combinatie met aanpassingen in de vormgeving van wegen en straten dragen substantieel bij aan verhoging van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.
		Trillingen	Trillingen door zwaar verkeer.	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot een directe afwijking van zwaar verkeer richting A59 i.p.v. afwijking via een langere route door de bebouwde kom.
		Uitloop gebied	Ruimte voor ontspanning, recreatie en sport in groene, rustige omgeving nabij woongebieden	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot veel minder aantasting, versnippering en verstoring in Baardwijkse Overlaat. Variant VGNB leidt ook tot minder verkeer richting recreatie- en sportgebieden langs Akkerlaan, Drunensweg en Hoefsvengebied.
		Mitigatie en compensatie kwaliteit leefmilieu	Mitigatie (beperking verlies en negatieve impact) en compensatie voor verlies kwaliteit e/o oppervlakte.	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder aantasting en verlies. Wel moet goede mitigatie/compensatie in dorpskern Waalwijk en nabij parallelstroken worden gerealiseerd.
3	RUIMTELIJKE KWALITEIT FYSIEK MILIEU EN NATUUR	Barrièrewerking	Botsende corridors: belemmeringen voor passeren/kruisen van verkeersinfrastructuur en andere bebouwing	+	Ten opzichte van VKA-GOL voegt variant VGNB geen nieuwe barrières toe.
		Inpassing infrastructuur	Ruimtelijke impact van inpassing van bestaande en nieuwe infrastructuur	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot een kleinere inpassingsopgave in landschappelijk waardevol open gebied. De expertsessie op 12 oktober liet zien dat de inpassingsopgave van variant VGNB voor de aansluiting Waalwijk en

				-	voor een goede aantakking op onderliggend wegennet (kern Waalwijk) nadere detaillering behoeft.
		Bodem, water		+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder verstoring van bodems door aanleg nieuwe wegen en geen doorsnijdingen van de waterhuishouding in de Baardwijkse Overlaat.
		Uitstoot CO2 en andere schadelijke stoffen/gassen	Diversiteit aan schadelijke emissies door verbrandingsmotoren en slijtage wegdek en banden	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder omrij-kilometers en betere verkeersafwikkeling op hoofdwegen, met als gevolg minder schadelijke emissies.
		Natuur	Kwaliteit van het ecosysteem voor flora en fauna: Het ecosysteem biedt bestaansmogelijkheden voor een diversiteit aan vitale populaties dieren en planten door een geschikte verblijfskwaliteit (habitat) en migratiemogelijkheden.	+	<p>In beide alternatieve/varianten zitten veel meer ontwikkelingsmogelijkheden dan tot nu toe in plannen opgenomen. Met name het creëren van grote hoogwaardige verblijfsgebieden voor diverse flora en fauna. Variant VGNB biedt daarvoor de beste mogelijkheden omdat deze variant de Baardwijkse Overlaat niet verder versnipperd en doorsnijdt en de barrierewerking van de Overlaatweg aanzienlijk minder is (substantieel lagere verkeersbelasting).</p> <p>Netwerkbenadering</p> <p>Ook hier vragen we aandacht voor het natuurnetwerk als geheel, bestaande uit verblijfsgebieden en verbindingen. In de huidige aanpak (van BOK tot PIP) zien we terug de ambitie en voorstellen voor realisatie van enkele EVZ's. Aan de analyse en het formuleren van doelen/ambities voor het natuurnetwerk op studiegebied-niveau wordt relatief weinig aandacht besteed. Juist in een project dat integrale gebiedsontwikkeling beoogt is dit een belangrijk vertrekpunt. (Voor de goede orde: het studiegebied voor natuur zal zeker afwijken van het studiegebied voor verkeer, maar een vergelijkbare netwerkbenadering voor natuur heeft grote meerwaarde voor de integraliteit van het gebiedsontwikkelingsplan). We verwachten als resultaat dat beter zichtbaar wordt waar en op wat voor manier de beste mogelijkheden zich voordoen om voor diverse kleine en grotere soorten de verblijfs- en migratie voorzieningen in samenhang kunnen worden verbeterd. Als we kijken naar de Baardwijkse Overlaat: een relatief smalle EVZ die direct toegang geeft tot gebieden met een uitstekende verblijfskwaliteit is veel zinvoller dan een (smalle of brede) EVZ die toegang geeft tot gebieden die geen mogelijkheden bieden voor ontwikkeling</p>

					van soortenrijkdom en daarmee voor waardevolle flora en fauna weinig aantrekkelijk of ongeschikt zijn. Juist in de ontwikkeling van deze combinatie ligt een unieke kans die elders in de Oostelijke Langstraat ontbreekt.
		Gebruiksfuncties buitengebied	Recreatie (wandelen, fietsen, verblijven, sport), landbouw.	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder verlies en degradatie van kwaliteiten en oppervlakte voor deze functies.
		Cultuurhistorie en archeologie	Behoud en zichtbaarheid van historische elementen en karakteristieken in het landschap	+	Ten opzichte van VKA-GOL is variant VGNB een ruimtelijk compactere ingreep, met minder visuele verstoring van het open landschap, minder fysieke aantasting/verlies archeologische en cultuurhistorische elementen/eenheden.
		Mitigatie en compensatie fysiek milieu en natuur	Mitigatie (beperking verlies en negatieve impact) en compensatie voor verlies kwaliteit van elementen en oppervlakte.	+	Ten opzichte van VKA-GOL leidt variant VGNB tot minder aantasting en verlies.
4	HAALBAARHEID REALISATIE	Draagvlak, medewerking, wettelijke eisen	Zoals draagvlak bij / medewerking van overheden en andere partijen, vergunbaarheid, etc.	0	Ten opzichte van VKA-GOL zijn voor variant VGNB deze aspecten nog niet indringend verkend in het licht van noodzaak ook het verbeteren van het functioneren van de A59 in beschouwing te nemen.
		Kosten en financiering		0	Ten opzichte van VKA-GOL zijn voor variant VGNB deze aspecten nog niet indringend verkend.
5	MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT	Afweging kosten-baten		0	Ten opzichte van VKA-GOL zijn voor variant VGNB deze aspecten nog niet indringend verkend. Wellicht leidt variant tot meer kosten, maar daartegenover worden ook hogere baten verwacht. Hierbij valt te denken aan betere doorstroming A59/reistijdwinst, minder omrij-kilometers op onderliggend wegennet, minder mitigatie/compensatie ruimtelijke ingrepen, minder verkeersbelasting en beter leefmilieu in de kernen.
	CONCLUSIES				Uit de vergelijking die op basis van expertsessies valt te maken komt naar voren dat variant VGNB op een heel aantal aspecten beter scoort dan VKA-GOL.
	AANBEVELINGEN				Vervolgonderzoek waarbij variant VGNB meer in detail wordt uitgewerkt en vergeleken met VKA-GOL is een vanzelfsprekende volgende stap.

Bijlagen bij Hoofdstuk 5.2.4

Inhoudelijke beoordeling n.a.v. expertsessie met Stichting van GOL naar beter op 18 september 2017 en 12 oktober 2017

<p>“Verbeterde variant 72” (“72A”)</p>	<p>Bewonersalternatief met combinatie aansluiting 38/39</p>
<p>Beschrijving:</p>	<p><u>“Variant 72A”</u></p> <p>Het bewonersalternatief geschetst door de Stichting ‘van GOL naar Beter’ bevat het realiseren van een combinatie aansluiting 38/39 met aan zowel de noordelijke als de zuidelijke kant van de A59 een op- en afrit en het aanleggen van een directe parallelrijbaan (rijstrook) met een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Het doel is bedrijventerrein Haven en Waalwijk-Noord/Centrum beter te ontsluiten. Onderdeel van het idee is een tunnel onder de A59 nabij de nieuwe aansluiting 38/39. Deze aansluiting vormt vervolgens het startpunt van de parallelrijbaan. De noordelijke afrit van aansluiting 38 komt te vervallen. Om een betere doorstroming van- en naar de aansluiting 38/39 te realiseren wordt op twee wegen een eenrichtingsverkeer ingesteld. De Laageindse Stoep leidt het verkeer van Waalwijk-Noord/Centrum naar de oprit 38/39 en het verkeer van de Groenestraat gaat via de afrit 38/39 naar het Waalwijk-Noord/Centrum. De parallelrijbaan voegt zich weer bij de A59 voorbij aansluiting 40. De bestaande afritten 39 en 40 worden aangesloten op de parallelrijbanen (Stichting ‘van GOL naar Beter’, 2016). Voor een principeschets zie onderaan deze factsheet.</p> <p><u>Nadere beschouwing van de variant met de stichting van gol naar beter:</u></p> <p><u>Variant 72A</u></p> <p>In de variant wordt de zuidelijke baan van de A59 gebruikt als zuidelijke parallelstructuur. Dit betekent dat de A59 wordt verlegd naar het noorden. Ter hoogte van de gecombineerde aansluiting 38/39 kan ook worden gewerkt met een brug over de A59 en een (half)verdiepte ligging van de A59 in plaats van een tunnel. De variant kent geen oprit (onderliggend wegnnet) op de A59 bij aansluiting 40 Wel kun je vanaf de zuidelijke parallelstructuur invoegen op hoofdrijbaan 59. De variant kent geen tunnel voor het landbouwverkeer.</p> <p><u>Variant 72B</u></p> <p>Deze variant betreft een inhoudelijke toevoeging aan variant 72A: de toevoeging van een aansluiting 39 Waalwijk-Oost.</p> <p><u>Optimalisatie Variant 72A</u></p> <p>Deze variant betreft 72 met de optimalisaties:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Opschuiven van de nieuwe aansluiting richting het oosten in combinatie met het samenvoegen van rotondes tot een ovonde bovenop de snelweg. 2. Een extra verbinding tussen de nieuwe ovonde met de Kloosterheulweg via een stukje noordelijke parallelweg.
<p>Bron:</p>	<p>Brief aan Stuurgroep van Stichting van Gol naar beter (7 december 2016); Rapport van Nicole Bosdijk (TU Delft, 2016); expertsessies 18 september 2017; expertsessies 12 oktober 2017.</p>
<p>Kaartje:</p>	<p>Zie onderaan deze tabel voor een kaartje van het ingediende idee.</p>
<p>Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? JA 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? JA 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? JA 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? JA, met voorbehoud (zie de toelichting hieronder). 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? JA, met voorbehoud (zie de toelichting hieronder)

6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? **Nee** (zie de toelichting hieronder)



Toelichting met betrekking tot randvoorwaarde 4 → toetsing aan ontwerp-richtlijnen

Het ingediende idee kan bij de nadere uitwerking van het ontwerp waarschijnlijk voldoen aan de geldende ontwerp-richtlijnen. Er gelden echter wel een drietal relatief grote risico's.

- Ten eerste is er sprake van een beperkt ruimtebeslag nabij het zuidelijke deel van de nieuwe op- en afrit 38/39 vanwege de aanwezigheid van een bedrijventerrein. De hier te realiseren tunnel onder de A59 vergt veel breedte omdat deze mogelijk met 2*2 rijbanen moet worden uitgevoerd. De tunnel wordt ook lang in verband met de geldende regels voor hellingen en het feit dat de A59 hier relatief laag is gelegen.
- Als tweede risico's geldt dat de aansluiting van de parallelbanen op de op- en afrit 40 mogelijk niet aan de ontwerpnormen kan voldoen.
- Ten slotte geldt dat het idee mogelijk niet voldoet aan het beleid van Rijkswaterstaat om uitbreiding van het aantal op- en afritten te voorkomen.

Nadere beschouwing van de variant met de stichting van gol naar beter en met Rijkswaterstaat levert de volgende conclusies t.a.v. de inpasbaarheid van het ontwerp:

- De as van de A59 moet minimaal 15 m in noordelijke richting opschuiven om aan de zuidzijde voldoende ruimte te maken tussen een nader te bepalen punt ten westen van de HertogJanstraat en de brug over het Drongels kanaal.
- De effecten van de ingreep in de A59 strekken zich over een langere lengte uit.
- Bij 100 km r=1000 moet de brug over het Drongelse kanaal aan beide zijden worden verbreed (Bij 120 km r= 1500, is de impact groter)
- 13 m opstakelvrije zone zit in ontwerp, door bermbeveiliging kan zone kleiner.
- Verlengen van viaducten in Drunen is noodzakelijk.
- Weefvak nodig tussen knooppunt 37 en nieuwe aansluiting op basis van eisen van RWS.
- Aanpassing kunstwerk Emmerikhovensestraat in verband met lengte van de weefvakken is noodzakelijk.

Conclusies:

- De variant 72A met 2 rotondes aan weerszijde van de A59 is ruimtelijk niet inpasbaar.
- De geoptimaliseerde variant 72A (met een Ovonde boven de rijksweg en een extra stuk parallelweg tussen de Ovonde en de Kloosterheulweg) kent dezelfde technische consequenties t.a.v. de A59 als variant 72A. Het ontwerp lijkt ruimtelijk inpasbaar, maar is niet definitief vast te stellen.

Toelichting met betrekking tot randvoorwaarde 5 → GOL-doelen

- Landbouwtunnel. Bij dit idee wordt niet aan de randvoorwaarde voldaan dat er een landbouwverbinding onder de A59 komt. Er moet dus een extra landbouwtunnel onder de A59 worden toegevoegd om het landbouwdoel te realiseren. Dit is nodig omdat de huidige onderdoorgang in de Baardwijkse Overlaat in het idee in gebruik blijft voor het reguliere wegverkeer. In het voorkeursalternatief wordt deze onderdoorgang gebruikt voor landbouwverkeer.
- De varianten 72A en 72B zijn verkeerskundig nader onderzocht. In de bijlage ('Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B'; 18 oktober 2017) zijn deze verkeerskundige effecten weergegeven. GOL heeft voor een aantal straten doelstellingen geformuleerd, in het kader van leefbaarheid. De conclusie is dat de doelstellingen voor minder verkeer op het Laageinde, de Molenvlietstraat en de Putstraat in Waalwijk en de Kastanjelaan-West in Drunen in de variant 72A niet wordt gehaald.

- In variant 72B wordt ook de doelstelling van minder verkeer op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde niet gehaald. In variant 72B wordt de doelstelling voor het Laageinde wel gehaald.
- De geoptimaliseerde variant 72A is verkeerskundig niet nader onderzocht. Door het verschuiven van de aansluiting naar het oosten wordt het negatieve effect op de Molenvlietstraat minder. Echter, het verkeer uit Waalwijk blijft zijn weg vinden naar Waalwijk-Noord. De optimalisatie heeft geen effect op het verkeer in Drunen. De doelstelling van minder verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen wordt niet gehaald.

Toelichting met betrekking tot randvoorwaarde 6 → Kosten

- Het idee kost ruim meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief. Dit komt door het verschuiven van de A59 naar het noorden met 15 meter (over een lengte: ten westen van de HertogJanstraat tot aan het Drongelens kanaal); door de aanpassing van het kunstwerk Emmerikhovensestraat, de verbreding van de brug over het Drongelens kanaal en het verlengen van het viaduct aansluiting 40 in Drunen.

De varianten 72A, 72B en de optimalisatie van 72A kosten ruim meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief GOL.

Bijlage

Stap 3 van de afweging.

Het idee voldoet niet aan randvoorwaarde 6 en valt daarom af in stap 2 van de afwegingssystematiek. Voor de volledigheid wordt hieronder wel het resultaat van stap 3 opgenomen. Ook zijn de bevindingen van de Stichting Van GOL naar Beter opgenomen in de laatste kolom.

Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen):

	Aspect	Afweging NBIC (Movares, Goudappel Coffeng en BRO)
1	Verkeer & vervoer	
a	Netwerk-effect	Doordat er meer capaciteit wordt gecreëerd op de A59 (door aanleg parallelbanen) is er inderdaad sprake van meer verkeer via HWN wat anders via OWN zou rijden. Dit is met name voordeel voor wegen in Waalwijk. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zorgt echter wel voor een toename op wegen van een lagere orde, namelijk de Kastanjelaan-West en Statenlaan.
b	Verkeersveiligheid	Het is lastig hier uitspraken over te doen zonder aanvullende berekening. De toename op de parallelbanen is gelijk aan het verkeer op de parallelwegen zoals in GOL opgenomen (Baardwijkse Overlaat). Beiden zijn namelijk 80 km/h. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zal een negatief effect hebben op de veiligheidscijfers in Drunen.
c	Ruimtelijke inpassing	<ul style="list-style-type: none"> - Variant 72A is ruimtelijk niet inpasbaar. - Optimalisatie variant 72A lijkt inpasbaar, maar is niet definitief vast te stellen.
d	Onderliggend wegennet	<p>Ten opzichte van het voorkeursalternatief leidt deze variant tot een toename van verkeer in de kern van Waalwijk. Het gaat om straten zoals Putstraat, Molenvlietstraat, Grotestraat, Groen van Prinstererlaan en de Teisterbantlaan.</p> <p>Over het totaal aantal kilometers is lastig een uitspraak te doen zonder aanvullende berekening. Er lijkt veelal een afname op wegen in Waalwijk die nu GOW 80km/h en 50 km/h zijn en een toename op wegen die 30 km/h zijn. Of er een verschuiving van OWN naar HWN plaats vindt is zonder berekeningen niet te zeggen.</p> <p><u>Nadere effecten:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> De parallelwegen zorgen voor een lokale verlichting van de A59 (de parallelwegen fungeren als alternatieve route bij congestie). De druk wordt 'goed' verdeeld tussen hoofdrijbaan en parallelbanen. Doordat de A59 meer 'lucht' krijgt, zorgt dit voor een lokale toename van het verkeer via de hoofdwegen (A59 en Midden-Brabantweg). Hierdoor ontstaat ontlasting van de route door Waalwijk via Prof. Kamerlingh Onnesweg – Groenewoudlaan – Akkerlaan – Drunenseweg – Overlaatweg. Bij congestie op de A59 is er een vergrote kans op 'sluipverkeer' via de parallelstructuur. Verkeer zou de A59 kunnen verlaten, de parallelweg afrijden en vervolgens nabij de aansluiting 38 (of 40 in tegengestelde richting) weer op de A59 invoegen. Dit zorgt voor een extra weefbeweging, welke wellicht een groter negatief effect kan hebben op de doorstroming van de A59 dan de intensiteiten zelf. Indien aansluiting 39 volledig wordt aangesloten op de parallelstructuur (variant 72B) ontstaan enkel lokale effecten. Met name de toename op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde is negatief voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten. Het realiseren van parallelwegen in combinatie met het instellen van een eenrichtingscircuit op de Laageindse Stoep en Groenstraat zorgt voor afwikkelingsknelpunten op de Laageindse Stoep. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de wegvakken Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat. Dit zijn belangrijke aanrijdroutes naar de nieuwe parallelbanen. Ook op de toelidende routes hiervan ontstaan toenames, zoals op de Groen van Prinstererlaan, Heermanslaan en Putstraat. Dit is niet gewenst voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze gebieden van Waalwijk.

		g. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen.
2	Geluid	Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt het af.
3	Luchtkwaliteit	Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt het af. Hierbij geldt de nuance dat de bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtkwaliteit relatief beperkt is en dus het feitelijke verschil tussen het idee en het voorkeursalternatief relatief klein is. A59 is dominant in beide varianten.
4	(externe) veiligheid	Niet onderscheidend omdat er wijziging plaatsvindt van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A59.
5	gezondheid (GES)	Zie bij geluid en lucht.
6	Natuur	a. Bij de variant 72A wordt minder infrastructuur aangelegd, dit is positief (minder verhard oppervlakte, etc.). Aandachtspunt is het effect op de passeerbaarheid van de A59 (ecologisch verbindingzone) omdat de brug in de A59 over het Drongelens kanaal wordt verbreed door de parallelstroken wordt de EVZ onderdoorgang langer. Ook het GOL alternatief verdient aandacht om via een goede groeninpassing en afscherming de dieren onder de A59 te geleiden. Tevens als aandachtspunt dat de Winterdijk bij Waalwijk is een landschappelijk waardevol element. b. Het verkeer op de Overlaatweg wordt minder druk dan in het GOL alternatief. Dit betekent dat de negatieve gevolgen van de Overlaatweg op de EVZ er wel zijn, maar minder dan in de GOL variant.
7	landschap, recreatie, cultuur-historie, archeologie (incl. landbouw).	Minder negatieve effecten dan het NRD-alternatief i.v.m. minder nieuwe infrastructuur in het landschap. Verlies van cultuurhistorische waarde (openheid) is kleiner dan in het voorkeursalternatief. Compensatie is wel noodzakelijk omdat de huidige oost-west doorsnijding van de Baardwijkse Overlaat wordt verbreed, echter de compensatie is geringer dan in het voorkeursalternatief. Tevens heeft het aansluiten van de parallelbanen op de aansluiting 40 een negatieve invloed op landschap en cultuurhistorie. Voor landbouw geldt dat er geen nieuwe landbouw tunnel onder de A59 wordt gemaakt voor grotere landbouwvoertuigen en dus niet wordt voldaan aan de doelstelling voor landbouw.
8	bodem en water	Niet onderscheidend
9	maakbaarheid/ vergunbaarheid /inpassing	<u>Aanvulling:</u> Er zal waarschijnlijk voor de nieuwe aansluiting 38/39 en de uitbuiging van de A59 naar het noorden een TB (Tracé Besluit) genomen moeten worden.
10	risico's	Zie bij 'Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)' <u>Aanvulling:</u> De berekeningen zijn uitgevoerd voor de referentiesituatie (kaal) in 2030. Dat is de toekomstige situatie in het gebied, met daarin, naast de huidige inrichting, ook ontwikkelingen (zoals nieuwe wegen en woningbouw) waarvan op dit moment zeker is dat deze er zullen komen. Ontwikkelingen zijn zeker als er bijvoorbeeld een bestemmingsplan voor is. Van deze referentiesituatie is in de MER / PIP ook de milieusituatie berekend en hiermee zijn de effecten van GOL vergeleken. Deze referentiesituatie vormt de basis voor het programma GOL. Er is ook een referentiesituatie 'plus' waarin extra verkeer zit vanwege extra ontwikkelingen van woonwijken en bedrijventerreinen (waaronder Haven8). De bewonersalternatieven zijn niet getoetst op deze 'plus'-situatie. Dit zal de geconstateerde knelpunten op de Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat mogelijk vergroten. Ook is de doorstroming op de aansluitende wegen van/naar Haven8 een aandachtspunt in die situatie (nieuwe aansluiting Weteringweg op de nieuwe parallelbanen van de A59) omdat deze nieuwe parallelwegen in de referentie kaal al geheel gebruikt worden. Ook zal de nieuwe parallelbaan zelf een hogere I/C-waarde krijgen met mogelijke afwikkelingsknelpunten tot gevolg.
11	Kosten	Het idee kost ruim meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief. Dit komt door het verschuiven van de A59 naar het noorden met 15 meter (over een lengte: ten westen van de HertogJanstraat tot aan het Drongelens kanaal); door de aanpassing van het kunstwerk Emmerikhovensestraat, de verbreding van de brug over het Drongelens kanaal en het verlengen van het viaduct aansluiting 40 in Drunen.
12	Mitigeerbaarheid	Niet onderscheidend in dit stadium
	Afweging	De variant past niet binnen de doelstelling van GOL om het verkeer uit de oude kern van Waalwijk en Drunen te halen. De verkeersdruk neemt toe in Waalwijk-noord en Drunen. Het idee scoort daarom op doelbereik slechter dan het voorkeursalternatief. Het idee heeft minder effecten op de landschappelijke waarden in de Baardwijkse Overlaat. Daarnaast scoort de variant op kosten minder goed dan het voorkeursalternatief. Het idee is twee keer zo

		<p>duur ten opzichte van de voorkeursvariant.</p> <p>Het voorkeursalternatief heeft per saldo de voorkeur boven het idee omdat het doelbereik zwaarder weegt dan de beschreven effecten en deze negatieve effecten gemitigeerd/gecompenseerd kunnen worden. Daarnaast is het idee twee keer zo duur.</p>
--	--	--

Bijlagen bij Hoofdstuk 5.2.9

Het betreft een nadere beoordeling en afweging van variant VGNB (variant 72A uit de NRD aangevuld met resultaten expertsessies) ten opzichte van het voorkeursalternatief GOL.

Aspect	Afweging projectteam en adviesbureau.	Opmerkingen van VGNB bij de afweging van het projectteam en adviesbureaus.
<p>Netwerkeffect</p>	<p>Toelichting</p> <ul style="list-style-type: none"> - In <u>deze</u> kolom leest u de afweging van het projectteam en adviesbureau mede gebaseerd op de bespreking in de expertsessie op 12 oktober van een eerdere versie van deze notitie (factsheet). - Ter wille van de leesbaarheid hebben we hierin op enkele plaatsen kleine redactionele veranderingen aangebracht, nadrukkelijk zonder de bedoeling de inhoud of betekenis van hun beschouwingen te veranderen. - Het voorkeursalternatief noemen we in deze notitie VKA-GOL. <p>Commentaar Goudappel: Doordat er meer capaciteit wordt gecreëerd op de A59 (door aanleg parallelbanen) is er inderdaad sprake van meer verkeer via HWN wat anders via OWN zou rijden. Dit is met name voordeel voor wegen in Waalwijk. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zorgt echter wel voor een toename op wegen van een lagere orde, namelijk de Kastanjelaan-West en Statenlaan.</p>	<p>Toelichting</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijdens de expertsessie op 12 oktober is een voorlopige afwegingsnotitie (factsheet) van het projectteam en adviesbureau besproken en daarop is commentaar geleverd. In <u>deze</u> kolom leest u onze opmerkingen en commentaar op de punten die in de linker kolom aan de orde zijn. - Voor een complete, integrale afweging, waarin alle thema's en aspecten alsmede doelbereik en effecten beknopt aan de orde komen, verwijzen we naar onze eigen notitie. (Enige dubbeling was helaas niet te voorkomen.) - Het alternatief van de stichting Van GOL naar Beter, bekend als variant 72 dan wel 72A in de NRD, noemen we in deze notitie variant VGNB. <p>Het formuleren van de scope, probleemstelling en het verkennen/onderzoeken van oplossingsrichtingen moet beginnen met een integrale netwerkanalyse (inclusief effecten) die het hele wegennet, inclusief de huidige en te voorziene verkeersprestaties, in het relevante studiegebied. In het concept ontwerp PIP de bijbehorende onderzoeken vinden we dit niet terug en daarmee is een reflectie op doelbereik, kosten/baten en effecten niet goed mogelijk.</p> <p>Toelichting. In analyse van de problematiek, verkenning van oplossingsrichtingen, afweging en keuze van oplossingsrichtingen is het functioneren van A59 Waalwijk-Den Bosch (incl. ontwikkelingen die daarop van invloed hebben) ten onrechte vrijwel buiten beschouwing gelaten. In huidige GOL-aanpak is de problematiek op straatniveau dominant en laat functioneren van het verkeersnetwerk in de Oostelijke Langstraat als geheel grotendeels buiten beschouwing. Dit heeft grote onwenselijke gevolgen. Belangrijke aspecten van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek blijven buiten beschouwing, belangrijke oplossingsrichtingen blijven buiten beschouwing, verstreckende en niet terug te draaien ruimtelijke ingrepen worden op ondeugdelijke gronden gekozen en in het GOL-plan zien we een zeer onevenwichtige afweging van effecten, kosten en baten ontstaan.</p> <p>Opvallend is dat in variant VGNB meer verkeer wordt afgewikkeld op hoofddraggers</p>

		van het netwerk (de A59 en de parallelstructuur) en minder over het onderliggende wegennet, vergeleken met VKA-GOL . Variant VGNB biedt ook de mogelijkheid verdieping/verbreding tunnel Hertog Janstraat in het project te betrekken. Aanhoudende incidenten laten zien dat dit zeker geen overbodige luxe is. VKA-GOL laat de aanpak van dit knelpunt buiten beschouwing.
Verkeers-veiligheid	Commentaar Goudappel: Het is lastig hier uitspraken over te doen zonder aanvullende berekening. De toename op de parallelbanen is gelijk aan het verkeer op de parallelwegen zoals in GOL opgenomen (Baardwijkse Overlaat). Beiden zijn namelijk 80 km/h. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zal een negatief effect hebben op de veiligheidscijfers in Drunen.	Op het aspect aantal voertuigkilometers als een van de indicatoren voor verkeersveiligheid lijkt de variant VGNB gunstiger dan VKA-GOL; in beginsel draagt dit bij aan de verkeersveiligheid. Als de variant leidt tot minder verkeerskilometers op onderliggend wegennet, dan zal dit mogelijk ook zijn effect hebben op de verkeersveiligheid. Door ook de functie, inrichting en rijsnelheid van de weg aan te passen aan andere weggebruikers (dan automobilisten) neemt de verkeersveiligheid toe.
Ruimtelijke inpassing	Inpassingsissues 72A. 72A is ruimtelijk niet/nauwelijks in te passen.	Dat de bevinding dat variant 72A ruimtelijk niet/nauwelijks is in te passen herkennen wij niet als een uitkomst van de expertsessie. De conclusie van de expertsessie 'ontwerp ruimtelijke inpassing' was dat er reële mogelijkheden aanwezig lijken te zijn voor inpassing, maar dat nadere detaillering (tekenen en rekenen) nodig is om dat goed te kunnen beoordelen. Bij deze inpassing is gebruik gemaakt van een gecombineerde rotonde (ovonde) boven de rijksweg die gekoppeld is met parallelbanen aan weerszijden van de A59 en een aan de noordzijde een verbinding heeft met de kruising Hertog Janstraat/Altenaweg. (Zie de globale schets, bijgevoegd.) Of en in welke mate en lengte ook een as-verschuiving van de A59 nodig is, is op dit moment niet te beoordelen. Met de ovonde ontstaat een ruimtelijk compacte oplossing Bij het toepassing van bepaalde ROA-eisen moet meer gedetailleerd worden bekeken wat al of niet mogelijk en nodig is. Bijvoorbeeld bij het toepassen van een obstakelvrije zone tussen hoofd- en parallelbanen. Bij variant VGNB wordt in tegenstelling tot VKA-GOL geen westelijke randweg Drunen en nieuwe aansluiting 39/40 in de Baardwijkse Overlaat aangelegd, waardoor verdere versnippering wordt hierdoor voorkomen.
1	Verkeer & vervoer	Ten opzichte van het voorkeursalternatief leidt de VGNB variant tot een toename van verkeer in de kern van Waalwijk. Het gaat om straten zoals Putstraat, Molenvlietstraat, Grotestraat, Groen van Prinstererlaan en de Teisterbantlaan. In variant VGNB lijkt het totaal aantal autokilometers op het onderliggend wegennet kleiner dan in het VKA-GOL. De verkeersintensiteit op o.a. de Molenvlietstraat kunnen door optimalisatie van het ontwerp (verbinding Ovonde - Altenaweg) worden verminderd, maar niet

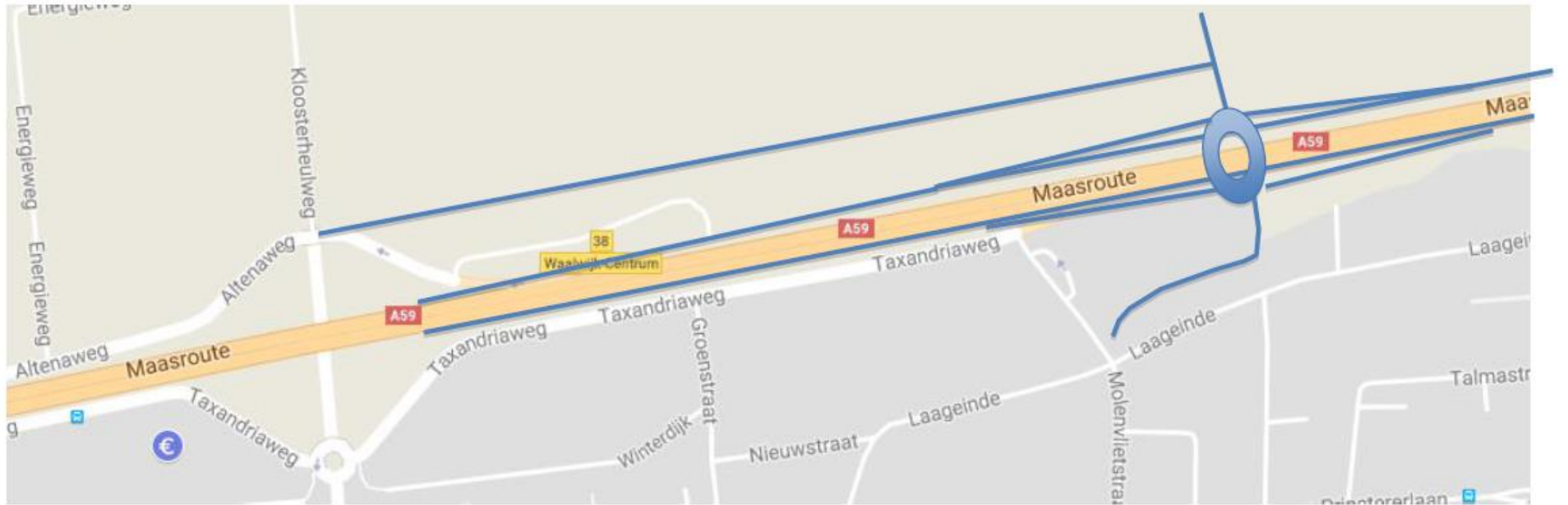
	<p>Commentaar Goudappel: het is lastig hier uitspraken over te doen zonder aanvullende berekening. Er lijkt veelal een afname op wegen in Waalwijk die nu GOW 80km/h en 50 km/h zijn en een toename op wegen die 30 km/h zijn. Of er een verschuiving van OWN naar HWN plaatsvindt is zonder berekeningen niet te zeggen.</p> <p><u>Nadere beschouwing (zie ook de bijlage Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B'; 15 september 2017).</u></p> <p><u>Positieve effecten bewonersalternatieven:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. De parallelwegen zorgen voor een lokale verlichting van de A59 (de parallelwegen fungeren als alternatieve route bij congestie). De druk wordt 'goed' verdeeld tussen hoofdrijbaan en parallelbanen. b. Doordat de A59 meer 'lucht' krijgt, zorgt dit voor een lokale toename van het verkeer via de hoofdwegen (A59 en Midden-Brabantweg). Hierdoor ontstaat ontlasting van de route door Waalwijk via Prof. Kamerlingh Onnesweg – Groenewoudlaan – Akkerlaan – Drunenseweg – Overlaatweg. <p><u>Negatieve effecten bewonersalternatieven:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> c. Bij congestie op de A59 is er een vergrote kans op 'sluipverkeer' via de parallelstructuur. Verkeer zou de A59 kunnen verlaten, de parallelweg afrijden en vervolgens nabij de aansluiting 38 (of 40 in tegengestelde richting) weer op de A59 invoegen. Dit zorgt voor een extra weefbeweging, welke wellicht een groter negatief effect kan hebben op de doorstroming van de A59 dan de intensiteiten zelf. d. Indien aansluiting 39 volledig wordt aangesloten op de parallelstructuur (variant 72B) ontstaan enkel lokale effecten. Met name de toename op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde is negatief voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten. e. Het realiseren van parallelwegen in combinatie met het instellen van een eenrichtingscircuit op de Laageindse Stoep en Groenstraat zorgt voor afwikkelingsknelpunten op de Laageindse Stoep. f. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de wegvakken Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat. Dit zijn belangrijke aanrijdroutes naar de nieuwe parallelbanen. Ook op de toe leidende routes hiervan ontstaan toenames, zoals op de 	<p>duidelijk is wat het effect is op andere wegen. Nader uitzoeken. De toename op de 30 km/h wegen wordt deels veroorzaakt door de functietoekenning van deze wegen in het GVVP van Waalwijk die wel past bij het VKA maar niet bij de VGNB variant. Variant VGNB betreft ook de tunnel Hertog Janstraat in het project als dit vanuit inpassing noodzakelijk blijkt. Gezien de huidige problemen (bij herhaling incidenten met te hoge vrachtwagens) is dit geen overbodige luxe.</p> <p>1a en 1 b. Eens.</p> <p>1c: De weefbewegingen en de daarmee gepaarde effecten vinden in het VKA GOL op andere locaties plaats o.a. bij aansluiting 39/40 in het VKA-GOL.</p> <p>1d: Variant 72B kan vervallen, want biedt onvoldoende meerwaarde.</p> <p>1e en 1f: Door optimalisatie kan kunnen de knelpunten 1 E en 1F mogelijk verlicht worden, maar de effecten zijn nog niet inzichtelijk gekwantificeerd en voor het gehele gebied bekeken.</p>
--	---	---

		<p>Groen van Prinstererlaan, Hermanslaan en Putstraat. Dit is niet gewenst voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze gebieden van Waalwijk.</p> <p>g. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen.</p>	
2	Geluid	Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt het af.	De effecten op het gebied van leefbaarheid (geluid, lucht) zijn afhankelijk van de huidige geluidbelasting, inrichting van wegen, afstand van de huizen, isolatie woningen, normen, beleving bewoners etc. De vergunbaarheid bij bestaande wegen (in oude kernen) ligt mogelijk lastiger dan in de situatie van nieuwe wegen.
3	Luchtkwaliteit	<p>Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt de intensiteit af.</p> <p>Hierbij geldt de nuance dat de bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtkwaliteit relatief beperkt is en dus het feitelijke verschil in effect tussen het idee en het voorkeursalternatief relatief klein is. De A59 is dominant in beide varianten.</p>	De A59 is dominant. Geen onderscheid criterium.
4	(Externe) veiligheid	Niet onderscheidend omdat er wijziging plaatsvindt van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A59.	In variant VGNB kunnen de bedrijven in Waalwijk noord direct de A59 op en af i.p.v. langere routes via aansluitingen 37 en 40 (bijv. Desso en tankstations). Dit leidt tot verschillen in beleving bij bewoners. De getsmatige waarde voor de externe veiligheid zal weinig verschil tonen.
5	Gezondheid (GES)	Zie bij geluid en lucht.	
6	Natuur	<p>a. Bij de variant VGNB (72A) wordt minder infrastructuur aangelegd, dit is positief (minder verhard oppervlakte, etc.).</p> <p>b. Aandachtspunt is het effect op de passeerbaarheid van de A59 (ecologisch verbindingzone) omdat de brug in de A59 over het Drongelens kanaal wordt verbreed met parallelstroken. Hierdoor wordt de EVZ onderdoorgang langer.</p> <p>c. Ook het VKA-GOL is een goede groeninpassing en afscherming nodig om dieren onder de A59 door te geleiden.</p> <p>d. Aandachtspunt: Winterdijk bij Waalwijk is een landschappelijk waardevol element.</p> <p>e. Variant VGNB leidt tot lagere verkeersintensiteit op de Overlaatweg dan in VKA-GOL. Dit betekent dat de negatieve gevolgen van variant VGNB op de EVZ geringer zijn dan bij VKA-GOL</p>	<p>De ruimtelijke aantasting door realisatie van aansluiting Waalwijk-oost in de Baardwijkse Overlaat, zoals opgenomen in VKA-GOL, is vrijwel onherroepelijk. Immers deze aansluiting is in de toekomst niet meer in westelijke richting te verplaatsen, want de betreffende gronden daar zijn dan bestemd en uitgegeven voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen.</p> <p>Variant VGNB en VKA-GOL hebben in beide negatief effect op de passeerbaarheid van de natuurpassage onder A59. De ruimtelijke versnippering door aanleg van de aansluiting 40 in de Baardwijkse Overlaat en de verstoring die van het verkeer op deze aansluiting uitgaat op de verblijfskwaliteit rondom deze natuurpassage is bij VKA-GOL verreweg het grootst. Daarom heeft variant VGNB hier de voorkeur.</p> <p>Bij variant VGNB wordt (in tegenstelling tot VKA-GOL) geen westelijke randweg Drunen in de Baardwijkse Overlaat aangelegd, waardoor geen extra versnippering optreedt.</p>
7	Landschap, recreatie,	a. Variant VGNB heeft minder negatieve effecten dan het VKA-GOL door minder nieuwe infrastructuur in het landschap.	

	cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw)	<p>b. Variant VGNB geeft minder verlies van cultuurhistorische waarde (openheid) dan VKA-GOL.</p> <p>c. Bij variant VGNB is compensatie wel aan de orde omdat de huidige oost-west doorsnijding van de Baardwijkse Overlaat wordt verbreed, maar de compensatieopgave is geringer dan in het VKA-GOL.</p> <p>d. De aansluiting van parallelbanen op aansluiting 40 in variant VGNB heeft op de aansluiting 40 een negatieve invloed op landschap en cultuurhistorie.</p> <p>e. Voor landbouw geldt dat er geen nieuwe landbouw-tunnel onder de A59 wordt gemaakt voor grotere landbouwvoertuigen en dus niet wordt voldaan aan de doelstelling voor landbouw.</p>	<p>1 d: Het bezwaar van negatieve impact van aansluiting parallelbanen in de variant VGNB op aansluiting 40 op cultuurhistorie herkennen we niet.</p> <p>7 e: Het doorvoeren van herverkaveling maakt het realiseren van de landbouw-tunnel overbodig. Ook in de huidige situatie is er geen landbouwkundige verbinding (meer) aanwezig.</p>
8	Bodem en water	Niet onderscheidend.	
9	Maakbaarheid/ vergunbaarheid /inpassing	<u>Aanvulling:</u> Waarschijnlijk zal voor de nieuwe aansluiting 38/39 en de uitbuiging van de A59 naar het noorden een TB (Tracé Besluit) genomen moeten worden.	Variant VGNB is nog niet technisch uitgedetailleerd en op maakbaarheid onderzocht. Definitieve uitspraak over de benodigde procedures pas na uitwerking plan.
10	Leefomgeving		
11	Risico's	<p>Zie bij 'Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)'</p> <p><u>Aanvulling:</u> De berekeningen zijn uitgevoerd voor de referentiesituatie (kaal) in 2030. Dat is de toekomstige situatie in het gebied, met daarin, naast de huidige inrichting, ook ontwikkelingen (zoals nieuwe wegen en woningbouw) waarvan op dit moment zeker is dat deze er zullen komen. Ontwikkelingen zijn zeker als er bijvoorbeeld een bestemmingsplan voor is. Van deze referentiesituatie is in de MER / PIP ook de milieusituatie berekend en hiermee zijn de effecten van GOL vergeleken. Deze referentiesituatie vormt de basis voor het programma GOL. Er is ook een referentiesituatie 'plus' waarin extra verkeer zit vanwege extra ontwikkelingen van woonwijken en bedrijventerreinen (waaronder Haven8). De bewonersalternatieven zijn niet getoetst op deze 'plus'-situatie. Dit zal de geconstateerde knelpunten op de Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat mogelijk vergroten. Ook is de doorstroming op de aansluitende wegen van/naar Haven8 een aandachtspunt in die situatie (nieuwe aansluiting Weteringweg op de nieuwe parallelbanen van de A59) omdat deze nieuwe parallelwegen in de referentie kaal al geheel gebruikt worden. Ook zal de nieuwe parallelbaan zelf een hogere I/C-waarde krijgen met mogelijke afwikkelingsknelpunten tot gevolg.</p>	<p>Het aspect tijd verdient aandacht in de effectbeoordeling. Technische ontwikkelingen die sterk bijdragen aan het stiller en schoner van het wegverkeer en de weg verdienen meegenomen te worden effectbeoordeling in de tijd. (binnen nu en 10-15 jaar is de autonoom rijdende elektrische auto bijv. de norm) Planologische effecten hebben een langere tijdconstante. (een planologische keuze is voor vele decennia leidend) Het verdient aanbeveling dit verschil mee te nemen als het aankomt op een belangenafweging.</p> <p>Zowel het VKA-GOL als variant VGNB moeten voldoen aan de nut & noodzaakstudie van het Rijk.</p> <p>Bij een optimalisatie van de variant kan het risico dat er knelpunten ontstaan in de benoemde straten in de plussituatie verminderen. Het effect op andere straten is niet bekend.</p>

		<p>Openstaande vraag aan Goudappel: Wat betekent het voor het functioneren van aansluiting 40 in de referentie plus? (afwikkeling A59)</p>	
12	Kosten	<p>a. Het idee kost meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief.</p> <p>b. Dit komt met name door twee nieuwe tunnels onder de A59 (in Waalwijk en een landbouwtunnel in de Baardwijkse Overlaat), de lengte van de parallelwegen langs de A59 en de twee nieuwe/aangepaste aansluitingen (38/39 en 40).</p> <p>c. Conform de gebruikte methode voor de afweging van ingediende ideeën valt het idee daarom af op deze randvoorwaarde.</p> <p><u>Aanvulling</u> Met de Stichting van gol naar beter en met Rijkswaterstaat is de variant nader beschouwd. Dit resulteert in de volgende consequenties voor het ontwerp en de kostenraming:</p> <p>d. De A59 moet in de variant naar het noorden worden opgeschoven.</p> <p>e. Tankstation Total moet worden geamoveerd (afhankelijk van de optimalisatie).</p> <p>f. Het kunstwerk over het Drongelens kanaal moet worden verbreed.</p> <p>g. De tunnelbak ter hoogte van aansluiting 38 moet worden gereconstrueerd.</p> <p>h. Er wordt geen landbouwtunnel gerealiseerd (kostenbesparing).</p> <p>i. Bij de optimalisatie wordt een rotonde (ovonde) boven de snelweg gerealiseerd.</p> <p>j.</p> <p>k. Besparingen: randweg Drunen vervalt</p> <p>Conclusie: de varianten 72A en 72B kosten meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief GOL.</p>	<p>12a: Een volledig overzicht van alle meer én minder kosten ontbreekt nog, een uitspraak over de hoogte van de meerkosten kan nog niet gedaan worden.</p> <p>12b: In het VGNB alternatief is géén sprake van twee nieuwe tunnels. De landbouwverbinding in de Baardwijkse Overlaat is geen onderdeel van de variant (deze vervalt). De tunnel in Waalwijk (Hertog Jan straat) blijft in de oorspronkelijke Variant 72a ongemoeid. Uit de inpassingssessie is gebleken dat deze mogelijk aangepast moet worden. Dit biedt dan ook andere voordelen (baten) die het VKA niet heeft.</p> <p>12 e: In de VKA GOL variant zal een schadevergoeding voor Total aan de orde zijn die bij het VGNB alternatief niet aan de orde is. Uit de inpassingssessie is gebleken dat het tankstation mogelijk behouden kan blijven.</p> <p>12 g: Zie opmerking bij punt 12 b; een definitieve uitspraak is pas mogelijk als inpassing is uitgewerkt.</p> <p>Een volledig overzicht van kosten en baten ontbreekt.</p>
13	Mitigeerbaarheid	Niet onderscheidend in dit stadium.	

Verbeterde variant 72 A



Bijlagen bij Hoofdstuk 5.3.4

AANDACHTSPUNTEN GOL VERKEER EN MILIEU (indicatief)

Uitgangspunten:

* GOL fase I en II gelijktijdig (met Baardwijk variant NRD en Nieuwkuijk verlegde op- en afrit)

* op basis van vkmodel GOL fase II PLUS van GOLsite 11 juli 2016

* Maatregelen Snelfietsroute nog in onderzoek

* Voorlopige ontwerpen GOL varianten nog onvoldoende gedetailleerd/uitgewerkt

Nr.	Locatie	huidige inrichting wegvak / kruispunt	Omschrijving	Opgenomen in GOL	ten laste van budget mitigerende maatregelen	beoordelen in kader van nieuw GVVP	geen maatregelen nodig	opmerkingen
1	Kanaalweg-Overstortweg	kruispunt	huidige inrichting voldoende					
2	Overlaatweg	wegvak	huidige inrichting voldoende					
3	Overlaatweg- nieuwe randweg	kruispunt	rotonde					
4	Overlaatweg-Molensteeg	kruispunt	Veiligheid fietsers bij oversteek					middengeleider Overlaatweg en uitbuigingen fietspad
5	Overlaatweg (westzijde rotonde Statenlaan)	wegvak	geluidsaspect					Toename verkeer veroorzaakt verhoging geluidsbelasting: 'resterende meters' bezien icm werkzaamheden GOL
6	Statenlaan rotonde	kruispunt	huidige inrichting voldoende					
7	Statenlaan-noord + Kastanjelaan-West	wegvak	huidige inrichting voldoende					
8	Eindstraat	kruispunt	afsluiten Eindstraat (dijk dicht)					landschappelijke inrichting (doortrekken dijk) vanuit GOL
9	Spoorlaan-Kastanjelaan-West-nieuwe Spoorlaan (west)	kruispunt	reconstructie met (doorgetrokken) Spoorlaan voorrang					
10	Spoorlaan (Kastanjelaan- Stationsstraat)	wegvak	geluidsaspect					Toename verkeer veroorzaakt verhoging geluidsbelasting: bezien icm werkzaamheden GOL
11	Stationsstraat- Spoorlaan	kruispunt	capaciteit rotonde					Monitoren icm SFR

Nr.	Locatie	huidige inrichting wegvak / kruispunt	Omschrijving	Opgenomen in GOL	ten laste van budget mitigerende maatregelen	beoordelen in kader van nieuw GVVP	geen maatregelen nodig	opmerkingen
12	Elshoutseweg	wegvak	geluidsaspect					Toename verkeer veroorzaakt verhoging geluidsbelasting: weg is geschikt voor verwachte verkeersaantallen.
13	Lipsstraat -Spoorlaan	kruispunt	capaciteit rotonde					Capaciteit aandachtspunt: monitoren icm SFR
14	Spoorlaan- Wolfshoek	kruispunt	capaciteit kruispunt					Capaciteit aandachtspunt: monitoren icm SFR
15	Christiaan Huygensweg	wegvak	Doortrekken Christian Huygensweg - naar rotonde Ei van Drunen					gereed
16	Ei van Drunen (rotonde Doorloop-Spoorlaan)	kruispunt	capaciteit rotonde					Capaciteit aandachtspunt: monitoren icm SFR
17	Ei van Drunen (rotonde Christiaan Huygensweg)	kruispunt	capaciteit rotonde					Ook met komst Landgoed Steenenburg capaciteit voldoende
18	Venbroekstraat	wegvak	geluidsaspect					Toename verkeer veroorzaakt verhoging geluidsbelasting: weg is geschikt voor verwachte verkeersaantallen.
19	Spoorlaan (Kloosterstraat-rotonde Nieuwkuijk)	wegvak	geluidsaspect					Toename verkeer veroorzaakt verhoging geluidsbelasting: weg is geschikt voor verwachte verkeersaantallen
20	Abt van Engelenlaan - entree 't Hoog	kruispunt	Linksaffer - uitvoegstrook naar 't Hoog					opgenomen in ontwerp GOL

Nr.	Locatie	huidige inrichting wegvak / kruispunt	Omschrijving	Opgenomen in GOL	ten laste van budget mitigerende maatregelen	beoordelen in kader van nieuw GVVP	geen maatregelen nodig	opmerkingen
21	Abt van Engelenlaan-Mortelweg aansluiting Geerpark-sterlocatie	kruispunt	Vormgeving nieuwe aansluiting					relatie met Geerpark en 't Hoog
22	Wolput (tussen viaduct en afrit)	wegvak en kruispunt	Inrichtingsmaatregelen					opstelstrook voor bocht richting viaduct en dergelijke
23	Wolput - Tunnelweg	kruispunt	Is huidige vormgeving voldoende?					Monitoren
24	Wolput-Groen van Printererlaan	kruispunt	Is huidige vormgeving voldoende?					Monitoren
25	Groen van Prinstererlaan - Van Leeuwenhoeklaan	wegvak	Inrichting niet conform functie weg					
26	Mommersteeg-Tuinbouweg	kruispunt	Is huidige vormgeving voldoende?					Toename verkeer Tuinbouweg i.c.m. verkeersonveilig kruispunt
27	Vijfhoevenlaan-Mommersteeg	kruispunt	Is huidige vormgeving voldoende?					Huidige vormgeving voldoet voor verkeersdoorstroming. Beoordelen op veiligheidsaspect.
28	Verdilaan-Vijfhoevenlaan	kruispunt	Vormgeving conform nieuwe functie					Voorrangssituatie aanpassen, nu gelijkwaardig, uitritconstructies icm asfaltering Vijfhoevenlaan
29	Verdilaan	wegvak	Vormgeving conform nieuwe functie					Breed wegprofiel in 30 km/uur zone, versmallen. Eenrichtingsverkeer instellen van zuid naar noord i.c.m. parkeerstrook en fietssug.stroken
30	Vijfhoevenlaan	wegvak	Herinrichten tot gebiedsontsluitingsweg					Vanwege functie (gebiedsontsluitingsweg) en geluidsbelasting is geluidsarm asfalt wenselijk. Fasering afstemmen met ontwikkeling de Grassen.

Nr.	Locatie	huidige inrichting wegvak / kruispunt	Omschrijving	Opgenomen in GOL	ten laste van budget mitigerende maatregelen	beoordelen in kader van nieuw GVVP	geen maatregelen nodig	opmerkingen
31	Voordijk - Vijfhoevenlaan	kruispunt	Voordijk voor gemotoriseerd verkeer afsluiten/versperren van Vijfhoevenlaan (keerlussen)					
32	Meliestraat	wegvak	Aanbrengen bussluis en dergelijke					
33	Voorste Zeedijk	wegvak	opwaarderen Voorste Zeedijk door aanbrengen verbreed asfalt					
34	De Bellaard - oostelijke randweg - Tuinbouwweg	kruispunt	Inrichting					
35	Grote Kerk (aansluiting rijksweg)	kruispunt	Kruispunt aanpassen. "Doodlopende weg" = belangrijke fietsroute					GOL tot aan Vue de campagne opbreken
36	De Akker - Plein	kruispunt	aanpassen rotonde					Centrumplan Vlijmen
37	Vlaamsche Hoeve-Wolput	kruispunt	vormgeving					Route naar Plein minder aantrekkelijk maken. Doorgaande bocht Wolput met Vlaamsche Hoeve
38	Vlaamsche Hoeve	wegvak	geluidaspect					Toename verkeer veroorzaakt verhoging geluidsbelasting: weg is geschikt voor verwachte verkeersaantallen.
39	Catharinastraat- Heistraat	wegvak	Inrichting niet conform functie weg					aanpassen wegvak tussen A59 en Heistraat-Vlaamsche Hoeve
40	Catharinastraat/Kennedybrug	wegvak	Inrichting niet conform functie weg					uitbreiden brugdek van RWS tbv fietsverkeer (icm onderhoud)
41	Industriestraat	wegvak	Inrichting i.c.m. SFR					afhankelijk keuze SFR
42	Schilderstraat - Nassaulaan	kruispunt	geen aanpassingen					
43	Emmalaan	kruispunt	Circulatiemaatregel					aansluiting op Parallelweg alleen vanuit de wijk, wellicht circulatiemaatregelen - monitoren
44	Oranjelaan e.o	wegvak	Circulatiemaatregel					Circulatie woonstraten bekijken ivm toevoer naar Parallelweg - monitoren
45	Paralleweg-West	wegvak	Circulatiemaatregel					Eenrichtingsstraat (bebording)
46	rotonde Nieuwkuijk	kruispunt	capaciteit rotonde					Capaciteit aandachtspunt: monitoren icm SFR

