

VRAGEN OVER DE HUIDIGE GEBIEDSONTWIKKELING OOSTELIJKE LANGSTRAAT (GOL)

De ambities/doelstellingen van GOL plannen zijn vastgelegd in de BOK van 2012

De doelstelling/ambitie van de GOL volgens de BOK is: de doorstroming verbeteren in de ochtend- en avondspits op de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch.

Vraag: Waaruit blijkt dat de doorstroming, met een toename van verkeer van 40% op de A59 in 2030 ten opzichte van 2010, met de uitvoering van de huidige GOL plannen verbeterd?

Een van de doelstelling van GOL is om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en om toekomstige ontwikkelingen van woningbouw en bedrijventerreinen mogelijk maken. De A59, en met name de op- en afritten van de A59, zorgen nu en in de toekomst voor een slechte doorstroming van en naar de A59. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van de regio belemmert. Voor het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid kiest GOL voor

- het amoveren van 4 van de 9 aansluitingen waardoor er minder weefbewegingen van in- en uitvoegend verkeer zijn en daarmee minder kans op files.
- Realiseren van nieuwe parallelwegen om het doorgaande verkeer te scheiden van het interlokale verkeer.

Voor het Milieueffectrapport hebben wij onderzocht welk effect de GOL plannen hebben op de doorstroming van de A59. Voor de doorstroming hanteren wij als doelstelling dat deze minimaal gelijk blijft aan de referentie plus situatie.

Uit het achtergrondrapport verkeer GOL oost en GOL west blijkt uit de analyse voor de Acceptabele reistijd het volgende. Ten opzichte van de referentie (plus) ontstaat er door het NRD-alternatief (Turbo-rotonde) minder vertraging op de A59. Dit resulteert in een lagere reistijdfactor bij het NRD-alternatief ten opzichte van de referentiesituaties. Per saldo is sprake van een afname van 3,8% in de avondspits in GOL fase 1 en GOL fase 2 tot bijna 4% bij vergelijking met de 'plus' scenario's (in beide spitsperiodes).

Bij de variant Verlegde op- en afrit is de reistijd in de avondspits lager dan bij het NRD-alternatief. Dit heeft te maken met het feit dat er minder kilometers over de A59 worden gereden en langer via het onderliggend wegennet vanwege verplaatsing van de aansluiting in Verlegde toe- en afrit. Dit zorgt voor meer 'lucht' op de A59. In de Verlegde toe- en afrit-varianten neemt de reistijd om die reden af ten opzichte van het NRD-alternatief. De doorstroming zal verbeteren op het NoMo-traject Waalwijk – 's-Hertogenbosch omdat de reistijd verbetert.

De doelstelling/ ambitie van de GOL volgens de BOK is :Verbeteren van de veiligheid door aanpassen van onvolledige en onveilige aansluitingen {op- en afritten) op de A59 die leiden tot ongevallen, dit staat ook op de tweede pagina van de uitnodigingbrief voor deze bijeenkomst.

Vraag: Hoe onveilig zijn de bestaande op- en afritten daadwerkelijk op de A59 tussen Waalwijk en Den Bosch? Hoeveel incidenten hebben er plaats gevonden? Wij zouden graag de onderbouwing van deze ambities / doelstellingen willen zien.

Het gedeelte van de A59 tussen Waalwijk en DB west heeft 8 aansluitingen over een afstand van 20 km. Daarvan zijn er 4 onvolledig (38-39-40-44) Bovendien wordt een aantal aansluitingen gekenmerkt door heel korte toe- en afritten. Het grote aantal aansluitingen en de korte toe- en afritten leiden tot veel weefbewegingen van in/uitvoegend verkeer en daarmee tot een "onrustig" wegbeeld en grotere kans op files en ongevallen. Daarnaast ontstaan er onveilige situaties doordat het verkeer vanaf de snelweg direct een woonstraat in rijdt, zoals bij aansluiting 39/40/44.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is gekozen voor:

- Realiseren van een wegennet met een logisch snelheidsverloop en snelheidsovergangen.

- Goede mogelijk aansluitingen op de A59. Tevens het amoveren van (onvolledige) aansluitingen die niet aan de NOA/ROA richtlijnen kunnen voldoen en het realiseren van aansluitingen die daar wel aan voldoen.

In het achtergrondrapport verkeer is de verkeersveiligheid bekeken. Hieruit blijkt dat het risicocijfer voor letselongevallen voor de autosnelweg gelijk blijft.

Waarom toch op en afritten moeten worden afgesloten en vervangen gaan worden door dure oplossingen die naar verwachting niet het gewenste effect opleveren?

Een aantal op- en afritten voldoet niet aan de NOA/ROA richtlijnen. Deze richtlijnen zijn opgesteld om tot een rustiger en veiliger wegbeeld te komen. Hierdoor ontstaat er op de rijksweg een zo eenduidig mogelijk wegbeeld en weet de weggebruiker wat zij kunnen verwachten.

Daarbij ook opgemerkt dat de Provincie N-Brabant op een ander traject, namelijk de N65 tot de conclusie gekomen is dat het afsluiten van op en afritten averechts werkt en het verkeer daardoor in de woonkernen brengt.

Voor ieder traject moet de situatie in detail worden bekeken. In de GOL is ook het realiseren van een goede ontsluiting van bestaande kernen en nog te realiseren woonwijken, bedrijventerrein van belang. Er wordt gekozen voor nieuwe infrastructuur omdat het bestaande wegennet onvoldoende is om alle gebieden goed te ontsluiten.

De doelstelling / ambitie van de GOL volgens de BOK is : Bereikbaarheid verbeteren van bestaande en nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen;

Vraag: In hoeverre wordt ook deze ambitie gerealiseerd met de huidige GOL plannen? Graag een kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing dat deze doelstelling wordt gerealiseerd

Met de maatregelen van de GOL worden de bestaande en nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen beter bereikbaar. Zo wordt bijvoorbeeld Vlijmen-Noord, Drunen-Zuid en Waalwijk beter bereikbaar. De geplande woonwijken Geerpark en De Grassen zullen ook goed ontsloten worden. . Nieuwe bedrijventerreinen betreft Haven8 De maatregelen zijn zodanig gesitueerd zodat ook toekomstige woonwijken en bedrijventerreinen gefaciliteerd zullen worden.

De BOK stelt dat kansen die zich voordoen om 2 robuuste ecologische verbindingszones te realiseren (Loonse en Drunense Duinen - Maas en Moerputten/Vlijmens Ven - Engelermeer/Sompen en Zooislagen) ;

Vraag: De ecologische verbindingszones bestaan nu bijna alleen uit infrastructurele aanpassingen. Pas over minimaal 10 jaar in fase 2 gaat de GOL, de inrichting realiseren. (BOK- -project-overzicht met fasering) Hierdoor lopen de gebruikers van het nieuwe voorziene wegennet en EVZ, mens en dier onverantwoorde gevaren. Hoe staat het provinciebestuur tegenover deze gevolgen?

In de NRD is het actuele overzicht gegeven van fase 1 en fase 2 projecten. Hieruit blijkt dat de kansen die zich voordoen voor de EVZ nabij Waalwijk en Vlijmen al in fase 1 wordt uitgevoerd. In fase 1 realiseren we 2 grote ecopassages onder de A59, waarmee we grote barrières opheffen. Nabij Waalwijk is er een onderdoorgang gecreëerd onder de A59 doordat de brug over het Drongelens kanaal is verlengd door Rijkswaterstaat. De inrichting van de ecologische verbindingszone is later voorzien.

Voor de ecotunnel nabij Vlijmen zal de uitvoering en inrichting ook in fase 1 plaats vinden.

De EVZ Voordijk (Vlijmen) en de EVZ Drongelens Kanaal-Elshout zijn wel projecten in fase 2.

De stuurgroep onderzoekt of het mogelijk is om de fase 2 projecten naar voren te halen en dus in fase 1 te realiseren.

De robuuste ecologische verbindingzones van het GOL project, bedoeld voor grote grazers, hert, wild zwijn etc. hebben een maximale breedte van slechts 25 meter. Onderzoek naar de EVZ in de Oostvaardersplassen toont aan dat voor dassen, grazers, wild zwijn een minimale breedte van de EVZ van 250 meter nodig is en voor Herten zelfs 750 meter.

Vraag: De GOL stelt dat een breedte voor een EVZ van slechts 10% van wat nodig is voor deze diersoorten voldoende zou zijn. Op welk wetenschappelijk onderzoek onderbouwd de GOL dit?

[De EVZ voldoen aan het beleid dat is vastgesteld door de provincie Noord-Brabant.](#)

[De breedte en ligging van de EVZ's in de GOL is afgestemd met de natuurbeherende organisaties en het waterschap. In het gebied van de Oostelijke Langstraat is het ree de grootste doelsoort die de maat voor de ecologische verbindingzones bepaalt. Deze maat is 25 meter. In de Baardwijkse Overlaat\(oost-west verbinding\) realiseren we een bredere EVZ, namelijk van ca 85 meter.](#)

Van Gogh Nationaal Park wordt omzoomd door de dynamische steden Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Waalwijk. Het park omvat een mozaïek van bijzondere natuurgebieden en landschappen die in elkaar overlopen, van de Oostelijke Langstraat en de Loonse en Drunense Duinen tot de Oisterwijkse Vennen, de Kampina en Nationaal Landschap Het Groene Woud. Al deze gebieden trekken jaarlijks miljoenen bezoekers. Daarmee is de aantrekkingskracht van het Van Gogh Nationaal Park gigantisch. In Van Gogh Nationaal Park wordt 'oud land' gekoesterd en zorgt nieuwe economie voor aantrekkelijke recreatie.

Vraag: De Overlaat tussen Waalwijk en Drunen is het laatste stukje groen tussen Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen en de Elshoutse wielen met daarachter het Maasland. Wat is de reden dat gekozen is voor een weg dwars door deze enige verbinding, terwijl het werkelijke probleem de ontsluiting van het industrieterrein Havens en het centrum van Waalwijk is? Creëer de oplossing daar waar het probleem zich bevindt.

[Voordat de maatregelen in de NRD \(BOK\) zijn vastgelegd zijn er verschillende varianten studies geweest. In deze studies zijn de aansluitingen van de A59 \(39-40\) en de ontsluiting van Haven 8 onderzocht. Daarnaast is ook bekeken op welke wijze het verkeer uit de oude kernen van Waalwijk oost en Drunen west verminderd kon worden. Uit deze studies is de ligging zoals gepresenteerd in de NRD naar voren gekomen. Ook tijdens het bewonersproces zijn ideeën voor een alternatieve aansluiting naar voren gekomen. Deze studies en variantenafweging zijn opgenomen als bijlage van het NRD.](#)

De Gol deelt aaneensluitende projecten in deel projecten op. Men spreekt in de NRD stelsel matig over: "De witte lijn is een andere GOL maatregel." De ingediende zienswijzen zijn veelal afgewezen omdat zij financieel niet haalbaar zouden zijn. Men heeft naar onze mening niet gekeken naar de integrale en duuroplossing van de zienswijze. Voorbeeld: ontsluiting centrum Waalwijk vervangt meerdere GOL maatregelen. Indien deze meerdere GOL maatregelen in financieel opzicht bij elkaar geteld zouden worden en dan afgezet zouden worden tegen de ingediende zienswijze, zal blijken dat de ingediende zienswijzen vele miljoenen goedkoper is.

Vraag: Waarom is gekozen om één zienswijze die meerdere GOL maatregelen vervangt te beoordelen tegen slechts één GOL maatregel, en daarmee op financiële argumentatie af te wijzen. (7,2 miljoen duurder dan de GOL maatregel).

[De GOL is een totaalpakket aan maatregelen. Om het geheel overzichtelijk te kunnen presenteren in de NRD is per kaart gekozen om 1 onderdeel te bespreken. Dit deel staat op de kaart met de](#)

verwijzing naar andere onderdelen als witte lijnen. Dit is juist zo weergegeven zodat het totaal in beeld blijft.

Bij de zienswijzen is integraal gekeken voor welke GOL maatregel er een zienswijze is ingediend, en wat dit betekent voor andere GOL maatregelen. Vervolgens is bekeken wat dit in financieel opzicht betekent en is een afweging gemaakt.

De doelstelling/ ambitie van de GOL volgens de BOK is: Verbetering van de parallelstructuur die ervoor zorgt dat het regionaal verkeer zich niet meer via de A59 verplaatst waardoor, voor zover nu overzien kan worden, 2x2 rijstroken voor de toekomst voldoende blijven

Vraag: De parallelstructuur langs de A59 ligt er al. Welke nieuwe parallel structuur aan de A59 gaat ervoor zorgen dat het regionaal verkeer zich niet meer via de A59 verplaatst.

In GOL worden een aantal nieuwe parallelstructuren gerealiseerd: noordelijke parallelstructuur Waalwijk, het doortrekken van de Spoorlaan (Drunen-west) en de parallelstructuur aan de zuidkant van de A59 bij Vlijmen/Nieuwkuijk.

In de BOK is overeengekomen: Het mogelijk maken van utilitaire fietsverbinding in oost-westrichting;

Vraag: Wanneer wordt deze fietsverbinding gerealiseerd en waarom maakt dit plan geen integraal onderdeel uit van de huidige GOL plannen in fase 1? Het GOL staat toch voor Gebiedsontwikkelingsgebied Oostelijke Langstraat?

De fietsverbinding is inderdaad opgenomen in fase 2. De partijen hebben zich in de bestuursovereenkomst GOL gecommitteerd aan de realisatie van fase 1 en 2. De financiering en realisatietermijn zijn hierbij geknipt. De fietsverbinding hoort wel degelijk bij de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat.

De huidige GOL plannen zijn voornamelijk infrastructurele plannen.

Vraag: De prioriteit om de verkeerintensiteit op de A59 terug te brengen, wordt niet ondersteund door onderzoeken naar andere vervoersmodaliteiten zoals bijvoorbeeld snelle fietsroutes en hierop afgestemde OV-verbindingen. Waarom worden deze fietsroutes pas in fase 2 gerealiseerd en zitten er in de plannen geen aanpassing voor snelle bus routes?

In de GOL plannen zit een snelle fietsverbinding van Waalwijk-'s-Hertogenbosch (oost-west) en van Haarsteeg-Nieuwkuijk (noord-zuid). Daarnaast is bij het Ei van Drunen een carpoolvoorziening gecreëerd. Momenteel loopt er een verkenning om de snelle fietsverbinding op te waarderen tot een 'snelfietsroute', zodat er een nog volwaardiger fietsverbinding gerealiseerd kan worden. Voor deze snelfietsroute kan mogelijk subsidie aangevraagd worden vanuit de provincie Noord-Brabant in het kader van het project Fiets in de Versnelling.

De GOL wil zorgen voor duurzame en robuuste ontsluitingen van woonwijken en bedrijventerreinen. De plannen zoals verwerkt in de GOL plotkaarten laten juist een behoorlijke verplaatsing zien van vracht- en personenverkeer dwars door de kernen heen.

Vraag: Waar bestaat de robuuste ontsluiting van woonwijken en bedrijventerreinen uit?

De nieuwe robuuste ontsluitingen betreffen aansluiting 40 Drunen-West, het Ei van Drunen, aansluiting 43 Nieuwkuijk en aansluiting 45 in combinatie met parallelwegen (fase 1 en fase 2) en randwegen. Deze maatregelen vervangen de onvolledige aansluitingen.

De doelstelling van de GOL is: "De gebiedsontwikkeling Oostelijk Langstraat (GOL) verbetert de economische vitaliteit in het gebied en de leef kwaliteit van haar bewoners en gebruikers".

Vraag: Graag een complete onderbouwing van deze doelstelling. Wat levert de investering nu concreet, kwalitatief en kwantitatief op?

Door de uitvoering van het integrale pakket aan GOL-maatregelen realiseren we de doelstellingen op het gebied van leefomgevingskwaliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming, groene leefomgeving, etc.

In het MER worden de doelstellingen verder uitgewerkt.

Hierbij treft u de tabel met de samenvatting van de doelstelling aan.

Om de (verkeersgebonden) kwaliteit van de leefomgeving in de kernen te verbeteren is er specifiek gekeken naar doorgaand verkeer op een aantal representatieve wegen. De tabel met deze representatieve wegen treft u hierbij ook aan.

GOL –OOST

Tabel: Doelstellingen Gol oost

Thema	Doel	NRD-alternatief	Variant verlegde toe- en afrit
Kwaliteit leefomgeving	Verkeer uit de kernen	✓	✓
	Afname geluidsbelasting	✓	✓
	Verbetering luchtkwaliteit	0	✓
Wegverkeer	Bereikbaarheid	✓	✓
	Verkeersveiligheid	✓	✓
	Doorstroming A59	✓	✓
Fietsverkeer	Volledige structuur	0 (fase 1) / (fase 2)	0 (fase 1) / (fase 2)
Barrièrewerking A59 voor natuur en water	Opheffen	✓	✓
Ruimtelijke kwaliteit	Versterken	✓	✓

Tabel: Representatieve wegen in GOL-Oost (voertuigen per etmaal).

Groen betekent een afname. Rood betekent een toename.

Straten	Referentie-situatie		NRD alternatief		Variant verlegde toe-en afrit	
			Fase 1	Fase 2	Fase 1	Fase 2
De Akker	12.200		1.400	1.400	800	800
Grote Kerk	15.700		500	500	500	500
Wolput West	13.100		16.100	16.000	12.000	11.100
Wolput Oost	8.800		6.800	6.700	4.200	4.000
Jonkheer de la Courtstraat	9.400		8.800	10.500	7.200	8.200
Burgemeester van Houtplein	2.500		2.600	3.600	2.900	2.400

GOL-WEST

Tabel: Doelstellingen GOL – west

Thema	Doel	NRD-alternatief	Variant nabij Overstortweg
Kwaliteit leefomgeving	Verkeer uit de kernen	✓	✓
	Afname geluidsbelasting	0	0
	Verbetering luchtkwaliteit	0	0
Wegverkeer	Bereikbaarheid	✓	✓
	Verkeersveiligheid	✓	✓
	Doorstroming A59	✓	✓
Fietsverkeer	Volledige structuur	0 (fase 1) / (fase 2)	0 (fase 1) / (fase 2)
Barrièrewerking A59 voor natuur en water	Opheffen	✓	✓
Ruimtelijke kwaliteit	Versterken	✓	✓ ✓



Tabel: Representatieve wegen in GOL-West (voertuigen per etmaal).
Groen betekent een afname. Rood betekent een toename.

Kern	Verkeersintensiteit reduceren in o.a. de volgende straten:	Referentie-situatie	NRD alternatief (fase 1 en 2)		Variant nabij Overstortweg (fase 1 en 2)	
			Fase 1	Fase 2	Fase 1	Fase 2
Drunen	Eindstraat	9.600	0	0	0	0
	Statenlaan	7.800	8.800	8.800	8.800	8.800
	Kastanjelaan-West	6.700	5.500	5.500	6.000	6.000
Waalwijk	Hoogeinde	2.300	1.800	1.800	1.700	1.700
	Laageinde	500	300	300	300	300
	Vooreinde	1.300	0	0	0	0
	Hoogeindse rondweg	4.500	3.400	3.400	3.200	3.200
	Loeffstraat	2.500	2.400	2.400	2.300	2.300
	Molenvlietstraat	2.800	500	500	500	500

Frans van der Lee
Heusden Transparant

fransvanderlee@online.nl