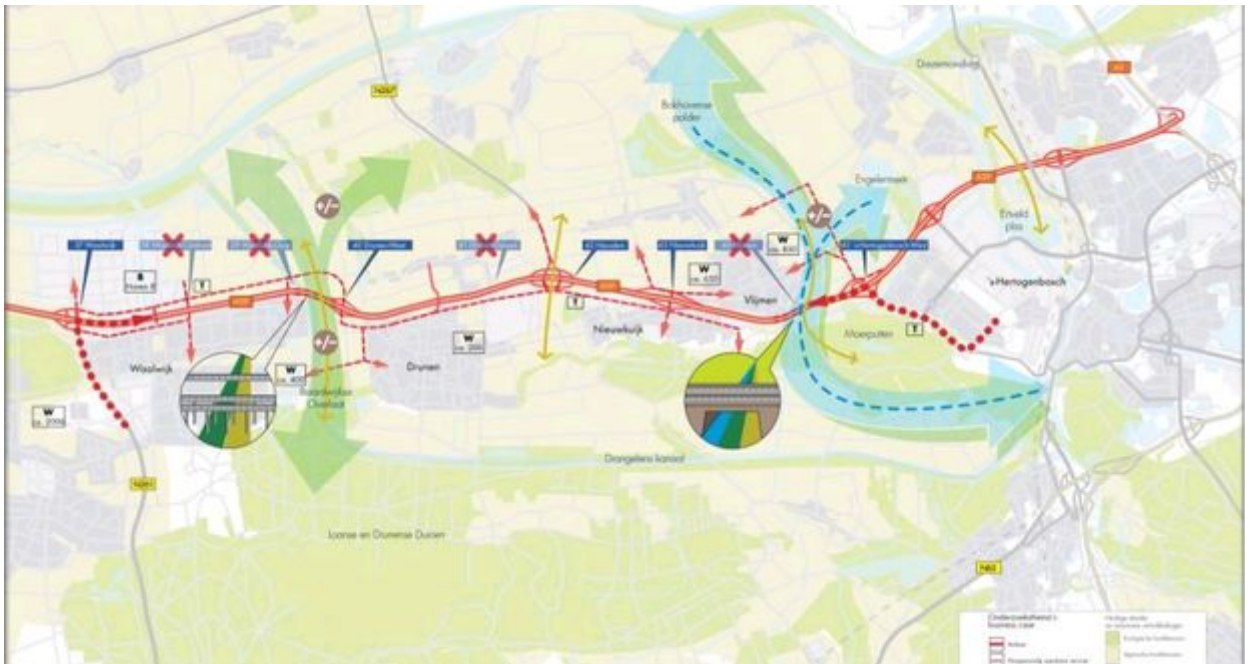




31/10/2013 *Betoog CDA raadsvoorstel GOL,* 29 oktober 2013

Waar is de regie in het GOL?

Het GOL is in de ogen van het CDA een samenspel tussen economie (doorstroming op de A59), natuurontwikkeling en waterberging, opgesteld door 20 partijen, waarvan 5 betalend. Heusden ligt centraal in het GOL. De veiligheid op de A59 en de bereikbaarheid (zowel voor bedrijfsleven als bewoners) over de A59 van Heusden, de Langstraat en Den Bosch vanuit de westelijke zijde wordt met het GOL naar de toekomst toe gewaarborgd. In tijden van schaarste is het gelukt om met de 5 betalende partijen, waaronder een vertegenwoordiging van het bedrijfsleven, voldoende middelen te genereren om het GOL uit te voeren. Een knap staaltje werk van samenwerking. Dit algemeen belang zien wij ook, maar wij vinden niet dat bereikbaarheid ten koste mag gaan van de leefbaarheid van onze inwoners.

Het CDA wil met dit betoog twee kanten belichten van het GOL, enerzijds procedureel, anderzijds inhoudelijk.

Procedureel

Het GOL kent een lange voorgeschiedenis. Maar waar ligt nu echt een raadsvoorstel aan ten grondslag? Na de gemeenteraadsverkiezing 2006 werd de in dat jaar door de raad vastgestelde Structuurvisie+ ingetrokken, o.a. omdat de hoofdwegenstructuur onvolledig was opgenomen. Het college startte vervolgens in 2006 met Waalwijk, Den Bosch, de provincie, het waterschap en natuurorganisaties de "Corridorstudie A59: De Maasroute stroomt door". Op 21 juli 2009 is de Structuurvisie Heusden vastgesteld, met een nipte meerderheid, waarin impliciet de corridorstudie A59 is opgenomen. Er is NOOIT een raadsbesluit over de corridorstudie genomen. Het CDA heeft bij de vaststelling van de structuurvisie o.a. aangegeven, dat voor de infrastructurele oplossing slechts één variant aan de raad is

voorgelegd. De afweging van de varianten bleek, buiten de raad om, al in de corridorstudie door de 7 samenwerkende partijen te zijn gebeurd!

Vervolgens hebben de gemeenten Heusden, 's-Hertogenbosch en Waalwijk, waterschap Aa en Maas en provincie Noord-Brabant besloten om samen met vijftien belangengroeperingen een businesscase op te stellen. Tussen 2009 en nu is de gemeenteraad alleen geïnformeerd over het GOL, er heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. De businesscase was voor de gemeenteraad één grote black box. Inhoudelijk zijn alle twintig partijen het met elkaar eens geworden in de samenwerkingsovereenkomst, door het college mede ondertekend op 12 december 2012. Nu ligt het finale go/no go stadium eindelijk voor in de gemeenteraad met de bestuursovereenkomst, waarin alle projecten, kosten en verantwoordelijkheden worden vastgelegd. Wij vinden het niet getuigen van democratische besluitvorming, dat integrale afweging over dit Majeure project niet in de gemeenteraad plaatsvindt, maar daarbuiten. Er wordt voorbij gegaan aan de stem van vele inwoners van onze gemeente. Partijen als de ZLTO en natuur- en milieuvereniging hebben wel een stem gehad in de businesscase en de SOK, de gemeenteraad en bewoners NIET. De kaders die door de raad zijn gesteld, ruimtelijk in de Structuurvisie en financieel in de begrotingen, zijn niet door het college niet vastgehouden in het onderhandelingsproces. De gemeenteraad van Heusden is de regie volledig kwijt over het GOL. Tevens is het vertrouwen van bewoners in de gemeente geschaad, doordat ten tijde van de Structuurvisie was toegezegd dat verandering tevoren zouden worden gemeld, terwijl zij nu voor een voldongen feit staan.

Opdrachtnemer voor de Baardwijkse Overlaat is de **provincie**. De gemeenteraad staat vanaf nu buiten spel, er wordt geen tracébesluit en bestemmingsplan vastgesteld, maar een inpassingsplan door de provincie. Hoe gaat het college zorgen dat de belangen voor de inwoners van Heusden, in het bijzonder voor dit onderdeel de Eindstraat, Kastanjelaan en omgeving, Molensteeg en Venne West, voldoende worden erkend? Welke invloed heeft de gemeenteraad hierin op het moment dat het GOL ongewenste neveneffecten teweeg brengt? Is het college bewust van deze inperking van de bevoegdheid van de gemeenteraad?

Inhoudelijk

Gezien de enorme omvang van de projecten van het GOL en de impact die dit zowel op de verkeersstructuur in de gemeente Heusden als de financiën heeft, zijn wij genooddaakt om de inhoudelijke opmerkingen nu te beperken tot hoofdlijnen. Veel inwoners van zowel Vlijmen als Drunen hebben of krijgen te maken met verkeersoverlast. De gevolgen van aanleg van het Ei zijn direct merkbaar in de Eindstraat en het centrum van Drunen, de omwonenden van de Vijfhoevenlaan in Vlijmen houden hun hart vast voor de gevolgen van de randweg Vlijmen Oost. Leefbaarheid van alle kernen in Heusden staat bij het CDA voorop. Het mag niet zo zijn dat door uitvoering van het GOL de **leefbaarheid waar dan ook in onze gemeente dusdanig achteruitgaat, dat niet wordt voldaan aan de wettelijke normen ten aanzien van geluid, fijnstof en veiligheid** en de door deze gemeenteraad vastgestelde verkeersintensiteiten het GVVP. Het tracebesluit van de randweg Vlijmen Oost is door de raad aangenomen onder toezegging van uitwerking

van de gevolgen van de randweg in het GVVP, wat vervolgens niet is gebeurd. Bewoners verkeren nog steeds in onzekerheid. Hoe gaat het college vooraf onderzoeken op welke wijze aan de wettelijke eisen wordt voldaan? De geluidschermen van de A59 hebben met de cleanstones niet het gewenste effect op de fijnstof gehad, bij de Spoorlaan West zal geluid en fijnstof gewoon terugkaatsen naar de wijk. De situatie voldoet nu al niet aan de wettelijke normen, hoe gaat het college hier wel aan voldoen?

Inhoudelijk gezien is het Ei van Drunen gerealiseerd en staat de aansluiting Vlijmen Oost in de steigers. Hier liggen raadsbesluiten aan ten grondslag en het getuigd van democratie om het meerderheidsbesluit te accepteren en vooral in te steken op een uitwerking waarbij de gevolgen voor de bestaande wegenstructuur aanvaardbaar zijn uit het oogpunt van **leefbaarheid**. Voor Vlijmen Oost willen we wel vragen wat de sobere variant inhoudt voor de aanleg van de randweg vanaf de Vijfhoevenlaan tot aan de Tuinbouwweg. Wij vinden dat dit direct moet worden doorgetrokken, van uitstel tot de definitieve inrichting mag geen afstel komen, anders gaat de totale verkeersintensiteit die nu overlast bezorgt op de Akker naar de Tuinbouwweg, dit is niet conform GVVP.

Inhoudelijk is nog niet gesproken over de aansluiting Drunen West en Nieuwkuijk. Is de Overlaatweg wel geschikt om het grootste deel van het Waalwijkse verkeer op te vangen, deze weg is nu al heel erg druk in de spits, loopt notabene langs een verpleegtehuis en middelbare school! Voordat Drunen West wordt aangelegd dient nader verkend te worden of verkeersstromen niet beter verdeeld kunnen worden, bijvoorbeeld door ook een noordelijke parallelstructuur te ontwikkelen en een directe aansluiting vanaf de afslag naar Baardwijk te maken. Ook de schets voor de aanpassing van afslag Nieuwkuijk is nooit besproken in de raad. Voordat Geerpark grootschalig wordt ontwikkeld, is toch echt verbetering hiervan nodig. Dit kan niet wachten tot fase 2, die als aanbestedingsvoordelen tegenvallen, misschien wel nooit zal komen.

Financieel gezien is de voorliggende bestuursovereenkomst vreemd. Voormalig wethouder Buijs heeft altijd gesteld dat het GOL de gemeente Heusden **13,6 miljoen euro zou kosten, geen cent meer. Het voorstel dat er nu ligt is 19,7 miljoen**, waaronder een bijdrage van 4 miljoen dat in 50 jaar door het bedrijfsleven wordt betaald via de OZB. 50 jaar vinden wij een veel te lange termijn om dit voor te schieten. Ondanks dat overkoepelende organisaties van het bedrijfsleven: MKB Heusden, Waalwijks Bedrijven Platform, KvK Brabant, Recron Brabant, EVO en Transport en Logistiek Nederland hiermee hebben ingestemd in de Samenwerkingsovereenkomst op 12 december 2012 vragen wij ons af in hoeverre draagvlak is onderzocht onder het volledige scala van het bedrijfsleven, inclusief kleine zelfstandigen? Voor een belastingverhoging is bij wet een draagvlakmeting verplicht!

Het CDA Heusden betreurt het dat de **gemeente Den Bosch** geen waarde hecht aan bereikbaarheid van de stad vanuit westelijke richting door alleen geldelijke bijdrage te leveren voor natuurontwikkeling. De gemeente Den Bosch beslist wel

volwaardig mee in de stuurgroep over alle voor Heusden vergaande projecten, maar neemt haar regionale verantwoordelijkheid niet.

Samengevat vindt het CDA dat de gemeenteraad de regie over het GOL is kwijtgeraakt. De kaders gesteld door de raad zijn in deze bestuursovereenkomst niet gevolgd. Voorwaarden die bij de Structuurvisie, tracebesluit randweg Vlijmen Oost en het Ei van Drunen door de raad zijn gesteld zijn niet gehonoreerd. Inwoners weten niet waar zij aan toe zijn en vrezen voor de leefbaarheid. Voldoende redenen voor het CDA om ondanks het knappe staaltje werk van onderhandeling met 20 partijen en het algemeen belang van veiligheid en doorstroming op de A59 nu niet in te stemmen met het raadsvoorstel. Tot zover de 1e termijn.

Voor de 2e termijn heeft het CDA schorsing aangevraagd. Reden hiervoor was dat onze stem tegen het Bestuursakkoord GOL werd uitgelegd als een stem tegen de volledige uitvoering van het GOL en dat wij de infrastructuur wilden laten zoals hij was. Het CDA is inhoudelijk niet tegen het GOL. Wij willen alleen dat afweging van varianten en uitvoering zorgvuldig en democratisch gebeurt, zodat de belangen van alle inwoners in de gemeente Heusden voor een leefbare leefomgeving worden gediend. Natuurlijk zal niet iedereen tevreden kunnen worden gesteld, maar wij vinden wel dat aan alle wettelijke normen op het gebied van geluid, fijnstof en veiligheid overal in onze gemeente moet worden voldaan. De wethouder heeft dit als vanzelfsprekendheid beaamt en toegezegd met bewonersparticipatie aan de slag te gaan om samen tot oplossingen te komen voor alle uitwerkingsvraagstukken bij het GOL. **Het CDA heeft toch ingestemd met de bestuursovereenkomst, omdat uit algemeen belang nu doorgepakt moet worden. Maar wel met stemverklaring dat besluitvorming democratisch moet gebeuren, uit belang van de inwoners van de gemeente Heusden.**