

Betreft: Reactie op NRD GOL van Stichting van Gol naar Beter (vGnB)

Versie: 2.0

Datum: 4 mei 2015

Gewijzigd door: vGnB

Geachte heer/mevrouw,

Onderstaand vindt U de reactie van de Stichting van Gol naar Beter (verder genoemd: vGnB) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau GOL (NRD GOL). De NRD GOL is opgesteld in opdracht van de Provincie Noord-Brabant en vrijgegeven door GS op 10 maart 2015. Op 17 maart is een gewijzigde versie naar buiten gebracht. Deze versie is gebruikt als basis voor deze reactie.

Op de NRD is geen formele inspraak mogelijk, toch heeft de provincie besloten om betrokkenen te raadplegen via een verzoek om reactie op deze notitie.

Stichting vGnB heeft daarom deze reactie op de NRD GOL opgesteld. Het doel van de stichting is om haar zienswijze op de plannen van de provincie, gemeenten en waterschap (Stuurgroep GOL) in te brengen. In deze reactie worden inhoudelijke en procedurele aandachtspunten voor het opstellen van de provinciale inpassingsplannen en het MER onder de aandacht gebracht.

De stichting vGnB vraagt de provincie nadrukkelijk om ook de Commissie voor milieueffectrapportage van de reactie van vGnB op de hoogte te brengen. De Commissie kan dan bij het opstellen van haar advies kennisnemen van de reactie van vGnB en in haar advies desgewenst rekening houden met deze reactie.

De belangrijkste reactie van vGnB op de NRD betreft de keuze van de betrokken overheden om van alle onderdelen van het GOL-plan slechts 1 voorkeursvariant in de MER-studie en verdere planvorming mee te nemen. Maatregelen ter vergroting van de capaciteit van de A59 of vermindering van het verkeersaanbod zijn geheel buiten beschouwing gelaten.

Gevolg is dat er in de stuurgroep GOL/NRD maatregelen zijn gezocht/opgenomen om de verkeersbelasting van de A59 vanuit de regio te verminderen door het verminderen van het aantal aansluitingen op de A59 en het aanleggen van nieuwe onderliggende weginfrastructuur. Ook gebruik van bestaande lokale wegen wordt fors geïntensiveerd. Gevolg daarvan is een forse aantasting van de groene ruimte in en om de woongebieden van de Oostelijke Langstraat. De leefbaarheid in de Oostelijke Langstraat wordt ernstig aangetast door verspreiding naar het onderliggende wegennet van de nu nog op de A59 gebundelde verkeersstroom.

In reactie hierop heeft vGnB een aantal alternatieven voor de gekozen oplossingen ontwikkeld die bij deze reactie gevoegd zijn. Deze alternatieven moeten worden beschouwd als reële maar nog niet volledig uitgewerkte alternatieven die in een verdere planstudie uitgewerkt kunnen worden. De effecten van de uitgewerkte varianten kunnen dan worden vergeleken met de huidige GOL-oplossingen.

In diverse voorstudies zijn door vGnB al varianten aangedragen en besproken. Echter veelal zijn deze onvoldoende diepgaand bestudeerd of met eenzijdige/oneigenlijke

argumenten afgewezen. Een voorbeeld van dergelijke argumentatie is de stellingname dat aanpassing van de A59 buiten de scope van het plan valt omdat het Rijk binnen de planperiode geen maatregelen aan de A59 heeft voorzien. De situatie is echter dat het Rijk de A59 in haar meerjarenplanning naar achter heeft geschoven. Het Rijk gaat er van uit dat de GOL-maatregelen de verkeersproblematiek op de A59 zullen verminderen, waarmee uitstel mogelijk werd.

Diverse deskundigen hebben er in gesprekken op gewezen dat bronaanpak op de A59 de kern van de problematiek is.

Daarnaast geldt dat voor een aantal oplossingen op voorhand de beschikbare middelen beperkend zijn geweest. Een bredere afweging zal mogelijk laten zien dat het rendement van een verdergaande oplossing ruimschoots opweegt tegen de extra kosten. Omdat deze oplossingen nu niet onderzocht zijn is het niet zichtbaar wat een dergelijke investering aan meerwaarde zou kunnen geven. Stichting vGnB wil dat deze opties op een volwaardige en gelijkwaardige wijze in beeld worden gebracht.

Onderstaand treft u per hoofdstuk/paragraaf onze opmerkingen op de NRD GOL aan. De reacties zijn steeds gebaseerd op de informatie die in de betreffende hoofdstukken/paragrafen van de NRD GOL is te vinden. Voor de leesbaarheid is het gewenst om de desbetreffende paragraaf er steeds bij te pakken. Omdat sommige opmerkingen op meerdere onderdelen van het NRD betrekking hebben zijn ze steeds opnieuw aangegeven. Hierdoor kan het zijn dat (vergelijkbare) opmerkingen meermalen in de reactie genoemd worden. Het laat zien dat het in samenhang bekijken van de problematiek van de Oostelijke Langstraat essentieel is.

Onderaan elke opmerking is de essentie van de reactie nogmaals in **vet** weergegeven.

De stichting vGnB beseft dat de gemaakte opmerkingen ingrijpend zijn voor de planvorming. De omvang en impact die GOL de komende jaren op onze woon- en leefomgeving zal hebben vraagt om een zorgvuldige afweging waarbij alle inwoners van onze gemeenten betrokken zijn.

Het motto van de gemeente Heusden is: Dromen, doen Heusden.

De stichting vGnB **droomt** van de kans om de agenda voor ruimte, mobiliteit en leefbaarheid in het gebied van de Oostelijke Langstraat voor de komende decennia opnieuw en vernieuwend duurzaam vorm te geven. Dat vraagt om de durf andere dingen te **doen** dan doorgaan op de huidige ingeslagen weg. Laten we samen de dingen **doen** die nodig zijn om een echt duurzame, leefbare en gezonde ontwikkeling in gang te zetten!

Het GOL kan echt Beter!

Namens alle inwoners van het GOL-gebied vraagt de stichting vGnB om deze reactie serieus te beschouwen en ook aan de betrokken bestuurders voor te leggen.

Dank u wel.

Samenvatting:

Onderwerp:

PIP oost en PIP west.

Reactie:

De provincie heeft er voor gekozen om twee afzonderlijke PIP's op te stellen. Stichting vGnB is het hier niet mee eens en voorziet een risico t.a.v. de integrale afweging van belangen en versnipperde besluitvorming. Ook de fasering in een 1^e en 2^e fase met een uitwerkingsbevoegdheid in het PIP leidt tot (planmatige en planologische) onduidelijkheid en is ongewenst.

Motivatie:

Door twee gescheiden PIP's op te stellen en een gescheiden vaststellingsprocedure voor deze pip's te volgen ontstaat het risico dat de PIP's niet gelijktijdig worden vastgesteld en/of dat een van de PIP's helemaal niet de eindstreep haalt. Gevolg kan zijn dat de situatie in het plangebied van het andere PIP negatief wordt beïnvloed. In de MER studie zullen dergelijke effecten niet zichtbaar zijn. Ook voor de besturen/besluitvormers zijn de gevolgen van het stranden van een van de twee PIP's niet te overzien. Dat biedt weinig houvast voor de NRD zoals die er nu ligt. Dat lijkt ook te worden erkend zoals wordt gesuggereerd in §5.3: "verderop in de procedure kunnen hierdoor mogelijkerwijs thans onvoorziene knelpunten ontstaan". Het is de vraag hoe daarmee omgegaan zal worden en wanneer men constateert dat sprake is van een knelpunt.

Verzoek: gehele plan voor het GOL als 1 plan in procedure te nemen, 1 PIP op te stellen en alleen die maatregelen die ook daadwerkelijk in uitvoering zullen worden genomen in de effectbeoordeling mee te nemen.

Hoofdstuk 1

Hfdst/§ 1.1

Pgnr 5

Onderwerp: Algemeen

In het onderdeel algemeen worden op voorhand effecten van de maatregelen uit het GOL geclaimd, zoals bijvoorbeeld: verbetering kwaliteit van de omgeving, verbetering leefkwaliteit van de bewoners, verhogen ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied; die niet zijn aangetoond of onderbouwd. Pas met een gedegen milieueffect rapportage zullen deze effecten kunnen worden aangetoond.

Er wordt geclaimd dat er 20 partijen hebben deelgenomen aan de planvorming. Bij nadere bestudering blijkt dat er 8 van de 20 partijen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zijn. 4 partijen zijn een vertegenwoordiging van (natuur-)terreinbeherende instellingen. Blijven over 5 overheden en enkele meer algemene groepen. Opvallend is dat de algemene overheid (gemeenten en provincie) diverse belangengroepen in de planvorming heeft betrokken (zelfs 8 vertegenwoordigers van het bedrijfsleven!) waarvan sommige maar zeer zijdelings een belang hebben bij de planvorming. Een vertegenwoordiging van de (direct) omwonenden ontbreekt echter. Er lijkt geen rekening gehouden met het in november 2013 gepubliceerde rapport genaamd "ach, het zijn allemaal emoties" opgesteld door de provinciale raad gezondheid Brabant in opdracht van de provincie Brabant en de in dit rapport op pagina 56 vermelde (Unaniem aangenomen!) motie M6 ingediend tijdens de vergadering van Provinciale Staten d.d. 20 januari 2012 door de Statenfracties van de SP, VVD en CDA bij de behandeling van Statenvoorstel 64/11 inzake vaststellen Provinciaal Milieu Plan 2012-2015 (PMP). Gesteld kan daarom worden dat in de keuze van de te onderzoeken alternatieven het bewonersbelang niet voldoende is meegewogen. Een heroverweging van de te onderzoeken alternatieven is daarom op zijn plaats.

Verzoek: Geen besluiten te nemen of keuzes te maken voor verschillende varianten of oplossingsrichtingen voordat de MER-studie is afgerond. De te onderzoeken en geselecteerde alternatieven te heroverwegen en uit te breiden met andere alternatieven zoals concreet benoemd in deze reactie, en/of eventuele andere alternatieven zowel die door andere betrokken partijen (en in het speciaal bewoners of bewonersgroeperingen) worden ingebracht, als die alternatieven die nog ontwikkeld kunnen worden op basis van nieuwe inzichten of reacties.

Hoofdstuk 2

Hfdst/§ 2.1.1 en 2.1.2

Pgnr 7

Onderwerp: Kenmerken, Slechte doorstroming

De gemaakte analyse over de doorstroming op de A59 is onvolledig en deels onjuist. Een belangrijk deel van knelpunten op de A59 is ontstaan door de functieverandering van de A59 (de voormalige Maasroute) van:

“locale/regionale verbindingsweg en vervanging van de historische “Langstraat” door de dorpen en steden”

naar:

“interregionale/landelijke verbindingsweg A59 die is verbonden met de A16 en A2” en daarmee als interregionale doorgaande route steeds meer betekenis heeft gekregen. Daarmee is de functie van de A59 van “vervangende lokale/regionale route buiten de kernen van de Langstraat” veranderd in “west-oost transportader in de BTW driehoek¹”. De inrichting van vooral het gedeelte Waalwijk-’s-Hertogenbosch-West is niet meegegroeid met deze functieverandering.

Voor de oorspronkelijke functie waren de vele aansluitingen op korte afstand van wezenlijk belang. Immers het verkeer uit de kernen diende op een snelle en doelgerichte wijze de A59 te kunnen bereiken. De “halve/onvolledige aansluitingen” 38, 39, 40 en 44 pasten uitstekend in deze opzet.

Waarbij opgemerkt dient te worden dat aansluiting 39 een volledige aansluiting was waarvan vanwege de toegenomen verkeersdruk en de smalle brug over het Drongelens Kanaal een verbindingsweg is verwijderd. Door een eenvoudige aanpassing (realisatie van een voldoende brede brug en weefvak 39/40) kan deze aansluiting weer hersteld worden, waardoor de verkeersdruk op de Overlaatweg tussen Waalwijk en Drunen aanzienlijk zal afnemen en de verkeersbelasting van de kernen Waalwijk en Drunen eveneens fors zal verminderen.

Een toekomstvisie op de ontwikkeling van de A59 zal invulling moeten geven aan de beide functies van deze weg:

- verbindingsweg tussen de kernen van de Langstraat met veilige en op korte afstand van elkaar gesitueerde aansluitingen
- interregionale doorgaande oost-west verbinding

Het huidige GOL plan zet in op scheiding van deze functies en zet daarmee een tegenstelde beweging in gang t.o.v. de primaire functie van de A59: verbindingsweg tussen de kernen van de Langstraat.

Het gevolg is dat het interlokale verkeer op het onderliggende wegennet wordt afgewikkeld en dichterbij de bewonerskernen wordt gebracht. De vrijkomende ruimte op de A59 zal worden opgevuld door een toename van het interlokale verkeer. De verbetering van de N261, A27 en de knelpunten op de A2 tussen ’s-Hertogenbosch en Zaltbommel zullen hieraan bijdragen.

De uitbreiding van lokale en regionale woningbouw en bedrijventerreinen zijn ook een factor in de toenemende verkeersdruk, maar slechts een klein deel daarvan zal gebruik

¹ Driehoek 's-Hertogenbosch-Tilburg-Waalwijk

gaan maken van de A59 in de planvorming die het GOL voorstaat. Juist het onderliggende wegennet zal extra belast worden.

Verzoek: ontwikkel een plan waarbij de functie van de A59 voor zowel het lokale/regionale verkeer behouden blijft/versterkt wordt. Daarnaast kan gezocht worden naar de mogelijkheid om andere modaliteiten te faciliteren voor het lokale/regionale verkeer. Nu voorzien de plannen alleen in voorzieningen om de A59 te ontlasten van lokaal en regionaal verkeer via het onderliggende wegennet. Een meer integrale oplossing in de A59 corridor gecombineerd met het faciliteren van alternatieve modaliteiten (Hoogwaardig en fijnmazig openbaar vervoer, netwerk voor snelle fietsen) biedt naar verwachting goede perspectieven en moet onderzocht worden.

Hfdst/§ 2.1.3

Pgnr 7

Onderwerp Verkeersonveiligheid.

Er wordt gesteld dat er verkeersonveilige situaties veroorzaakt worden en dat de A59 als onveilig ervaren wordt.

Uit de ongevallen statistieken komt de A59 niet naar voren als een verkeersonveilige weg. Waarop is de stelling dat de A59 onveilig is gebaseerd?

Een belangrijk deel van de onveilige beleving wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de hoge I/C verhouding van de weg en bijvoorbeeld de smalle brug over het Drongelens Kanaal (die inmiddels wordt aangepakt maar met een halfslachtige oplossing die niet voldoet aan de geldende ROA richtlijnen). Gerichte aanpak van deze knelpunten op de A59 zelf kan aan het wegnemen van deze beleving bijdragen.

Vraag/verzoek: ontwikkel (toekomst-)gerichte oplossingen specifiek gericht op het wegnemen van (het gevoel van) de verkeersonveiligheid op de A59 zelf. Het verplaatsen van het verkeer naar het onderliggend wegennet zal juist de verkeerveiligheid op de onderliggende wegen (waar de risico's per definitie groter zijn) doen afnemen.

Hfdst/§ 2.1.4

Pgnr 7

Onderwerp Barrierewerking A59

Gesteld wordt dat de A59 een barriere is voor het landbouw en fietsverkeer.

Op het beschouwde traject zijn 10 passages die geschikt zijn voor langzaam/fietsverkeer. Dat is gemiddeld een per 1,5 km. Er zijn weinig trajecten van autosnelwegen waar een dergelijke intensiteit van dwarsverbindingen is te vinden. Een aantal van de dwarsverbindingen is inderdaad niet geschikt voor (grote) landbouwvoertuigen. Dit knelpunt is enerzijds het gevolg van het feit dat door toename van de afmetingen van landbouwvoertuigen de oorspronkelijke verbindingen niet meer voldoen en anderzijds het gevolg van achterstallig onderhoud en functieverandering. Door de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in de afgelopen decennia is er anno 2015 ook nauwelijks meer sprake van een landbouwkundige relatie tussen het deel ten noorden en ten zuiden van de A59. Nut en noodzaak van de landbouwkundige verbinding valt dan ook te betwijfelen.

De barriere voor natuur is wel onmiskenbaar,. Om de verbinding tussen Loonse- en Drunense Duinen enerzijds en Maas anderzijds te versterken is het gebied van de Baardwijkse overlaat tussen Waalwijk en Drunen bij uitstek geschikt. Een intensivering van de verkeersstructuur en verdere versnippering van het landschap past niet bij deze ambitie. Ook het gebied ten oosten van Vlijmen kan belangrijk bijdragen aan de verbinding van de Brabantse natuur met die van het Rivierengebied. Ook hier is verdere versnippering en intensivering niet gewenst.

Vraag/verzoek: het argument van de barrièrewerking van de A59 wordt in de knelpuntanalyse oneigenlijk gebruikt en juist op het onderdeel waar deze barrièrewerking het grootst is (de noord-zuid ecologische verbinding) vormen de plannen een forse aantasting of zijn maar minimaal ingevuld. In de planvorming de groene ruimte tussen Waalwijk en Drunen en ten oosten van Vlijmen daarom zo veel mogelijk ontzien bij de aanleg van nieuwe wegverkeersinfrastructuur en het argument van barrièrewerking alleen van toepassing laten zijn op het onderdeel natuur.

Hfdst/§ 2.2

Pgnr 8

Onderwerp Ambities

Opvallend is dat een aantal ambities enerzijds niet aansluit bij de beschreven knelpunten/analyse.

Anderzijds worden een aantal van de benoemde ambities niet ingevuld.

Men praat hier over aantrekkelijk leefklimaat, minder verkeer in de woongebieden, een beter recreatief netwerk, betere onderlinge bereikbaarheid, duurzame economische groei etc. Het overgrote deel van de plannen betreft echter de aanleg van voorzieningen om het autoverkeer te faciliteren ten koste van groene ruimte en leefbaarheid in de regio.

Verzoek: deze argumenten/ambities niet noemen als ze niet substantieel deel uitmaken van de planvorming en zeker niet bij de effectbeoordeling of planbeoordeling gebruiken. In de regio zijn goede kansen aanwezig om de genoemde ambities waar te maken. Bij het benutten van die kansen wil de stichting vGnB graag meedenken in (gedurfde) alternatieven.

Hfdst/§ 2.3

Pgnr 9

Onderwerp Programma

Het beschreven programma wordt gebracht als een integraal programma waarbij het accent niet zou liggen op infrastructuur. Er staan echter vrijwel alleen infrastructuur maatregelen op het programma. De aangegeven kavelruil is in feite ook een infrastructurele maatregel ten behoeve van structuurversterking van de landbouw en het mogelijk maken van de infrastructurele aanpassingen. Overige maatregelen ontbreken. Een dergelijk eenzijdige aanpak komt niet overeen met de geformuleerde doelstelling.

Voor de opgenomen maatregelen zijn andere en naar verwachting betere alternatieven denkbaar. De stichting vGnB geeft hiervoor in de bijlagen een aantal varianten die naast de nu gekozen varianten onderzocht en beoordeeld zouden moeten worden.

Uiteraard is verdere uitwerking en ontwikkeling van de aangedragen varianten of andere maatregelen die de ambitie nog beter invullen gewenst.

Verzoek is daarom nadrukkelijk om ook andere maatregelen in de planvorming te betrekken. Een splitsing in een eerste infrastructurele fase en een latere fase waarin maatregelen voor natuur, landschap en leefbaarheid worden opgenomen is onacceptabel.

In de effectbeoordeling mogen de effecten van dergelijke maatregelen niet worden meegewogen als deze geen integraal onderdeel van de planvorming zijn.

Hfdst/§ 2.4

Pgnr 9

Onderwerp Samenwerking GOL

De genoemde twintig partijen zijn in feit slechts enkele partijen.

Het bedrijfsleven is in de genoemde twintig partijen zwaar oververtegenwoordigd terwijl bewonersgroepen ontbreken. Dit ondanks dat bewoners al in 2007 hebben aangegeven als belanghebbenden betrokken te willen zijn. Ook de rol van het Rijk als eigenaar/beheerder van de A59 is/was slechts marginaal. Gevolg is dat de gekozen varianten in de corridorstudie, samenwerkingsovereenkomst en bestuursovereenkomst zich alleen of hoofdzakelijk hebben gericht op een lokale oplossing van het infrastructurele probleem van de A59 via het onderliggende wegennet. Met een aantal (schijn-)problemen is geredeneerd naar een oplossing die geen recht doet aan de functie die de A59 in deze regio heeft. De gekozen oplossing tendeert naar een oplossing waarbij de rol van de A59 als lokale/regionale ontsluitings en verbindingsweg wordt gewijzigd in die van interregionale hoofdweg op landelijk/provinciaal niveau. Dit is voor bedrijfsleven en provincie misschien een prima oplossing maar voor de beoogde economische en ruimtelijke ontwikkeling van het gebied de Oostelijke Langstraat een achteruitgang.

Stichting vGnB verzoekt daarom dringend om met de bewoners als participant, gezamenlijk andere alternatieven waarin de rol van de A59-corridor als verbinding tussen de dorpen en steden van de Oostelijke Langstraat wordt versterkt te ontwikkelen en mee te wegen. Zo kan de doelstelling van het GOL: “verkeer uit de kernen” op een betere en duurzamere wijze worden bereikt.

Hoofdstuk 3

Hfdst/§ 3.1

Pgnr 11

Onderwerp Ruimtelijke procedures

In de planvorming wordt onderscheid gemaakt tussen een PIP 'GOL Oost' en een PIP 'GOL West'. De gemaakte scheiding wordt gemotiveerd met de opmerking dat de plangebieden van de beide PIP's elkaar nauwelijks zouden beïnvloeden. Dit is onterecht. Immers de doorstroming op het gehele onderliggende wegennet is van groot belang voor de afwikkeling van het verkeer op de verschillende locaties in het onderliggende wegennet. Bovendien is het gehele plan van invloed op de doorstroming van de A59. En dit is weer van invloed op de mate waarin verkeer op de A59 alternatieve routes (sluipwegen in de volksmond) gaat zoeken op het onderliggend wegennet. De keuze voor het opstellen van één MER versterkt de visie van vGnB dat het om één plangebied gaat. Ook heeft een gescheiden en bovendien ook nog gefaseerde planvorming het risico dat effecten niet integraal worden meegewogen in besluitvorming of dat een van beide plannen in uitvoering komt zonder dat het andere, samenhangende, plan wordt goedgekeurd/in uitvoering komt.

De in figuur 2 van de NRD aangegeven indicatieve afbakening van het onderzoeksgebied is zowel voor de begrenzing van het studiegebied van het MER als de begrenzing van de PIP's te krap.

Grote delen van de kern Drunen vallen buiten het studiegebied (met name belangrijke verkeersaders zoals Beethovenlaan en Duinweg). Van de Overlaatweg tussen Waalwijk en Drunen is niet duidelijk of deze binnen of buiten het plangebied van PIP/MER valt. Op deze weg zijn belangrijke effecten te verwachten zijn door de gewijzigde afrit nr. 39/40 die maatregelen op deze weg zullen noodzakelijk maken. De stichting vGnB vraagt specifiek voor dit deel van het plan- en studiegebied bijzondere aandacht.

Vergelijkbare opmerkingen kunnen worden gemaakt voor de kernen van Vlijmen en Waalwijk.

Onduidelijk is hoe rekening wordt gehouden met buiten het aangegeven plangebied optredende ontwikkelingen die grote invloed zullen hebben op de verkeersstromen in het plangebied of die sterk beïnvloed zullen worden door de plannen (ombouw N261, bedrijven terrein Haven 8 (alle fasen), woningbouwlocaties Vlijmen en Dillenburg Drunen, ambities Efteling).

Stichting vGnB vraagt u de begrenzing op bovenstaande punten te herzien én om één PIP op te stellen.

Hfdst/§ 3.2

Pgnr 11

Onderwerp Waarom een MER?

Zorgvuldige besluitvorming.

Aangegeven wordt dat er gekozen is om een Plan-MER op te stellen en dat het Plan-MER zal worden gebruikt om mitigerende en compenserende maatregelen vast te stellen.

Wij vragen u om het MER ook te benutten om onderzoek te doen naar alternatieve maatregelen en alternatieve tracés om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen. In deze inspraak reactie treft u voorstellen voor dergelijke alternatieven aan. Het verzoek is dan ook om het Plan-MER uit te breiden tot een varianten MER.

Voortoets en passende beoordeling

Een aantal Natura 2000 gebieden die gevoelig zijn voor luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de voorgesteld maatregelen ligt niet binnen de indicatieve begrenzing van het onderzoeksgebied van het MER. O.a. de blauwgraslanden langs de Overlaatweg en de gronden in de Vlijmense en Vughtse Gement. Deze zullen wel degelijk door de voorgestelde plannen worden beïnvloed.

Verzoek van de stichting vGnB is om deze gebieden in het onderzoeks-/studiegebied op te nemen.

Hoofdstuk 4

Hfdst/§ 4.1

Pgnr 14

Onderwerp Varianten

De gemaakte keuze voor de te onderzoeken varianten en de geselecteerde voorkeursvarianten zijn gebaseerd op een onvoldoende afweging in het voortraject. Voorafgaand aan de NRD zijn er vele studies uitgevoerd en afwegingen gemaakt. Deze zijn echter gebaseerd op inmiddels verouderde gegevens t.a.v. mobiliteit en congestie. Ook is de probleemdefinitie onjuist. De gestelde reistijdnorm tussen Hooipolder en Empel bijvoorbeeld is voor dit deel van de A59 te grofmazig. Zo laten ook diverse van de onderliggende rapportages geen congestieproblemen op dit deel van de A59 zien. De dagelijkse praktijk is echter anders. Door Rijkswaterstaat is zelfs recent een filedetectiesysteem geplaatst op het A59-traject van de voormalige afrit 41 tot aan afrit 43 omdat zich daar frequent files en incidenten voordoen.

Door de stichting vGnB is in een uitgebreide reactie op de variantenstudie naar de Randweg Drunen al aangegeven dat de weging van de verschillende alternatieven op onjuiste wijze heeft plaatsgevonden. Voorbeelden zijn ondermeer het éézijdig waarderen van ecologische en landschappelijke waarden ten gunste van het nu gekozen tracé en het niet juist in beeld brengen van kosten. Door een juiste weging van de verschillende aspecten blijkt dat andere tracés beter scoren dan het nu in de NRD opgenomen tracé (óók op het onderdeel kosten wat voor de partijen in het GOL een doorslaggevend criterium lijkt te zijn).

Verzoek is om de gekozen varianten uit te breiden met andere realistische varianten en deze in de afweging en effectbeoordeling mee te nemen. Zie hiervoor de bij deze reactie gedane voorstellen voor concreet het tracé van de Randweg Drunen en de aanpak van de problematiek op de A59 tussen Drunen-West en Waalwijk-Centrum. Ook voor andere delen van het gebied zijn dergelijke varianten denkbaar. De effecten van een meer integrale benadering waarbij ingezet wordt op andere modaliteiten én versterking van de voorzieningen hiervoor, zouden ook in beeld gebracht moeten worden.

Hfdst/§ 4.2.1

Pgnr 14

Onderwerp Aansluiting 38 en 39

In de probleem analyse wordt gesteld dat de minder goede doorstroming van de A59 deels wordt veroorzaakt door het grote aantal op- en afritten na elkaar. Dit is een éézijdige voorstelling van zaken. Een belangrijk deel van dit probleem is niet het aantal op-/afritten maar de slechte vormgeving van deze aansluitingen. Het wegontwerp van deze op- en afritten stamt grotendeels nog uit de tijd dat de A59 een provinciale 80-km weg was volgens de normering uit de jaren 50/60. Ook de capaciteit van de verschillende onderliggende wegen en kruisingen direct aan het einde van de afritten laat te wensen over.

Dat het saneren van opritten niet direct tot afname van de doorstromingsproblematiek op de A59 leidt is goed zichtbaar bij de aansluiting 41/42. Het opheffen van de oprit 41

richting 's-Hertogenbosch heeft geleid tot een dusdanige toename van de intensiteit op oprit 42 dat de congestie op de A59 is toegenomen met als gevolg de plaatsing van het eerdergenoemde filedetectiesysteem.

Door de stellingname dat er minder op-/afritten moeten komen wordt een andere belangrijke functie van deze op-/afritten over het hoofd gezien.

De A59 heeft zoals in het begin van deze reactie is geschetst, een belangrijke lokale verbindingsfunctie tussen de kernen van de Oostelijke Langstraat.

Door het verminderen van het aantal aansluitingen wordt het lokale verkeer verdrongen naar het onderliggende wegennet en zal het aantal verkeersbewegingen in de kernen en op andere wegen in het plangebied toenemen. Zo heeft de afsluiting van oprit 41 geleid tot een aantoonbaar forse toename van het verkeer op de d'Oultremont/Tuinbouwweg, de Eindstraat, de Spoorlaan etc.

Afsluiting van de aansluitingen 38/39 zal leiden tot veel meer intern verkeer in Waalwijk en meer lokaal verkeer tussen Waalwijk en Drunen via de Overlaatweg (ooit aangelegd als **langzaam verkeerverbinding** tussen Waalwijk en Drunen nadat de fiets- en langverkeersfunctie van de A59 tussen aansluiting 39 en 40 werd opgeheven!). De Overlaatweg moet nu als hoofdontsluitingsweg voor Waalwijk gaan functioneren terwijl in de plannen geen enkele aanpassing van deze weg is voorzien.

Afsluiting van de aansluitingen 38/39 zal er ook toe leiden dat b.v. winkelend publiek vanuit de Oostelijke Langstraat via o.a. het onderliggend wegennet naar het centrum van Waalwijk zal gaan. Met alle gevolgen voor de verkeersintensiteit voor de kernen van dien.

Een oplossing waarbij een parallelstructuur de functie van de aansluitingen 38/39 en 40 overneemt en deze aansluitingen hierop worden aangesloten laat zowel de oorspronkelijke functie van de A59 in tact als dat tegemoet gekomen wordt aan de eisen van verkeersveiligheid en doorstroming. Door te kiezen voor een lagere ontwerpsnelheid en andere klasse indeling van deze parallelstructuur kan worden voldaan aan de eisen en richtlijnen voor een veilig en doelmatig wegontwerp.

Stichting vGnB verzoekt dan ook om met dit perspectief naar de problematiek te kijken en deze alternatieven in de MER studie te ontwikkelen en mee te wegen in de beoordeling. In de Corridorstudie A59 en Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat is een 'goede parallelwegenstructuur' opgenomen in de doelstellingen². De huidige varianten voldoen niet aan dit criterium.

Hfdst/§ 4.2.2

Pgnr 15

Onderwerp Aansluiting 40 (Drunen-West)

Het bij herhaling in de planvorming aangehaalde knelpunt van een onvolledige aansluiting" wordt niet gedeeld door de stichting vGnB.

Verkeerskundig is een zgn. "halve aansluiting" geen enkel probleem. En voor de inwoners van de kern Drunen is er geen enkele behoefte aan een aansluiting in oostelijke richting aan de westkant van de kern Drunen. Voor de inwoners van Waalwijk leidt de nu voorgestelde oplossing of tot een enorme omweg (via Overlaatweg en Randweg Drunen) of een forse (ongewenste) toename van de verkeersbelasting voor het woongebied Baardwijk/Hoogeinde.

² Bron: www.heusden.nl/bis/dsresource?objectid=5763

De nu in de NRD gepresenteerde oplossing kijkt vooral ten aanzien van de ligging van de brug over het afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drongelen en de vormgeving van de bogen van de op- en afrit aan de noordzijde af van de eerder gepresenteerde oplossingen. Verkeerskundig lijkt deze oplossing minder te voldoen.

De noodzaak van ingetekende landbouwkundige verbinding wordt als maatregel betwijfeld. Er is maar een zeer beperkte landbouwkundige relatie tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de A59 en bovendien streeft het GOL een kavelruil na. De landbouwkundige verbinding zou daarmee kunnen vervallen. Dit biedt ruimte voor andere oplossingen en er komen middelen beschikbaar.

De nu in het NRD geschetste oplossing voor aansluiting 39/40 zal leiden tot aanzienlijke belasting van de gewenste ecologische verbindingzone en de groene ruimte tussen Waalwijk en Drunen. Oorzaken zijn:

- de vele doorsnijdingen;
- hoge verkeersintensiteiten op de onderliggende wegstructuur;
- zware verkeersbelasting van de geschetste rotonde aan het einde van de noordelijke op- en afrit;
- belasting met geluid en milieubelastende stoffen van (vracht-)verkeer dat moet optrekken tegen de helling van de nieuwe/extra brug over het afwateringskanaal.

Tot slot moet geconcludeerd worden dat de geschetste oplossing een zware aantasting is van het open landschap van de Baardwijkse Overlaat.

De door de stichting vGnB geschetste alternatieven komen in belangrijke mate tegemoet aan deze bezwaren. Een voldoende onderbouwde afweging van deze alternatieven op boven geschetste aspecten ontbreekt in de in Bijlage II genoemde rapportages. De stichting vGnB verzoekt daarom deze alternatieven op te nemen in de NRD en gelijkwaardig mee te wegen op genoemde aspecten.

Hfdst/§ 4.2.3

Pgnr 16

Onderwerp Aansluiting 43 (Nieuwkuijk)

Gezien de hoge verkeersbelasting van dit punt is de geschetste oplossing maar matig probleemoplossend. Stichting vGnB biedt aan om ook hier na te denken over alternatieven. Als opvallend punt wordt nog aangestipt dat in de voorgestelde oplossing een van de doelen van het GOL: het verbeteren van de langzaamverkeersvoorzieningen, opgeofferd wordt door het amoveren van 1 van de twee fietspaden onder het bestaande viaduct Wolput. Een belangrijk deel van de problemen wordt ook hier weer veroorzaakt door het verminderen van de functie van A59 voor het lokale/regionale verkeer in de Langstraat.

Stichting vGnB verzoekt dan ook om te kijken naar een integrale aanpak van de A59 zelf (bronaanpak) en ontwikkeling van andere modaliteiten in plaats van het zoeken naar oplossingen op het onderliggende wegennet.

Hfdst/§ 4.2.4

Pgnr 17

Onderwerp Aansluiting 44 (Vlijmen)

Ook hier wordt weer onterecht het hoge aantal aansluitingen op de A59 als motivatie van de gemaakte keuze aangehaald. Zoals eerder gesteld is niet het hoge aantal aansluitingen het probleem maar de (verouderde/ontoereikende) vormgeving van de aansluitingen na het opwaarderen van de voormalige provinciale weg tot autosnelweg (o.a. door toevoeging van de aansluiting 45 die in het oorspronkelijke tracé helemaal niet bestond)

Ook hier zijn eenvoudige en doelmatige oplossingen denkbaar waardoor aansluiting 45 gehandhaafd kan blijven en de aansluiting 44 aanzienlijk ontlast zal worden. Verzocht wordt deze oplossingen in beeld te brengen en integraal te beoordelen.

Hfdst/§ 4.2.5

Pgnr 18

Onderwerp Aansluiting 45

De gewenste aanleg van de Vlijmense randweg die vooral een oostwaartse ontsluiting van de kern Vlijmen moet bewerkstelligen levert een forse aantasting van de capaciteit van huidige aansluiting op. De voorgestelde oplossingen zijn verkeerstechnisch onvoldoende om de groei van het verkeer op te vangen. Het gevolg zal een terugslag van de congestie op de A59 zijn met alle gevolgen op het onderliggende wegennet van dien.

Ook hier zijn eenvoudige en doelmatige oplossingen denkbaar waardoor aansluiting 45 gehandhaafd kan blijven en de aansluiting 44 aanzienlijk ontlast zal worden. Een oplossing waarbij de nieuwe randweg Vlijmen wordt verbonden via een oostelijke verbindingsweg richting aansluiting 46 (in combinatie met het handhaven van aansluiting 44) lijkt het onderzoeken waard.

Hfdst/§ 4.3.1

Pgnr 18

Onderwerp Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk

De voorgestelde Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk is de beoogde ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Haven 8. Het verplaatsen van het bestemmingsverkeer voor Haven 8 naar het oosten is niet logisch en leidt tot een enorme belasting van zowel woonlocaties in Waalwijk-Oost als van de ecologische verbindingzone die is geprojecteerd langs het afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drongelen. Een ontsluiting van Haven 8 via het bestaande industrieterrein Haven richting de N261 is minder belastend voor de omgeving en geeft een directe ontsluiting en verbetering van de interne verkeersafwikkeling tussen de verschillende bedrijven op het bedrijventerrein.

Stichting vGnB vraagt dan ook om een alternatief te ontwikkelen waarbij het (zware vracht-)verkeer van Haven 8 niet via Baardwijk/Baardwijkse Overlaat en aansluiting 39/40 wordt afgewikkeld maar via het bestaande bedrijventerrein Haven en de aansluiting van de N261 op de A59. Zie ook de in figuur 1 van de NRD aangegeven weg tussen de aansluiting N261 en de Kloosterheulweg. Uitbreiding

van het plangebied van het GOL tot aan de aansluiting van de N261 is daarom dringend gewenst.

Hfdst/§ 4.3.2

Pgnr 19

Onderwerp Westelijke Randweg Drunen

De voorgestelde Westelijke Randweg Drunen krijgt een ontsluitingsfunctie voor zowel Drunen-West als Waalwijk-Oost volgens de notitie. Het aangegeven tracé zou het beste tracé zijn volgens de variantenstudie van de stuurgroep GOL. De tracékeuze blijkt echter gemaakt voordat de variantenstudie was afgerond en op basis van een oneigenlijke weging van de verschillende alternatieven en varianten. Zo zijn aantoonbaar op de aspecten kosten, natuur, landschap en gezondheid en milieu onjuiste effectbeoordelingen in de variantenstudie opgenomen. (bijlage II bij NRD; Notitie afweging tracés westelijke randweg Drunen kenmerk E80-MWI-KA-1400074) Een door vGnB met behulp van deskundigen aangepaste beoordelingstabel met correcte beoordelingen is als bijlage 2 bij deze inspraakreactie gevoegd.

Gezien de functie van deze weg: ontsluiting van met name Waalwijk-Oost, zijn andere varianten effectiever en beter voor het milieu en landschap.

Ook ontbreken in de huidige variant essentiële maatregelen om deze maatregel succesvol uit te kunnen voeren (aanpassing Drunenseweg/Overlaatweg vanaf Akkerlaan tot aan Statenlaan, aanpassing interne verkeersstructuur Waalwijk, aanpassing Statenlaan in Drunen etc. etc.).

Aan het huidige alternatief kleven diverse nadelige effecten en risico's die niet zijn onderzocht of meegewogen. O.a. de algehele verslechtering van de milieukwaliteit in Drunen-West, de kosten van planschade, de kosten van de benodigde gronden, optreden van sluipverkeer als gevolg van congestie op de A59.

Bovenal voldoet deze oplossing primair niet aan de hoofddoelstelling van het GOL: Verkeer wordt vanaf de A59 binnen zowel de bebouwde kom van Waalwijk en Drunen afgewikkeld of direct langs de bebouwde kom. Daarmee brengt dit alternatief het verkeer juist **in de woongebieden** in plaats van uit de kernen.

Gevraagd wordt de volgende door Stichting van Gol naar Beter ontwikkelde alternatieven volwaardig mee te nemen in de MER-studie en eventueel op te nemen in het PIP. De huidige variant Randweg Drunen-West is ongewenst.

De aangedragen alternatieven zijn:

- **Aanpassing A59 met een parallelstructuur (één van de doelstellingen van het GOL-plan) waardoor de bestaande aansluitingen 38, 39 en 40 in gewijzigde vorm hun functie kunnen behouden en een samenvoeging van de aansluitingen 39 en 40 overbodig wordt, aansluiting 38 als ontsluiting voor het centrum van Waalwijk kan blijven functioneren. Zie tekening Alternatief 4.**
- **Eventueel een verbetering van dit alternatief met een samenvoeging van aansluitingen 38 (Waalwijk-Centrum) en 39 Waalwijk-Oost tot een nieuwe aansluiting Waalwijk ter hoogte van de Laageindsestoep. Deze aansluiting kan ook dienen ter ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein Haven en maakt de bebouwde kom van Waalwijk en de daar gevestigde bedrijven ook bereikbaar voor vrachtverkeer hoger dan 3,6m.**

- De 3 alternatieve tracés van de Westelijke Randweg Drunen
 - * ter hoogte van de huidige Overstortweg. Zie tekening Alternatief 1.
 - * in de vorm van een “Oostelijke Randweg Waalwijk” direct tegen de bebouwing van Waalwijk in het tracé van het huidige afwateringskanaal. Zie tekening alternatief 4
 - * in de vorm van een “Oostelijke Randweg Waalwijk” direct tegen de geplande Ecologische verbindingszone. Zie tekening Alternatief 3.

Voor een uitgebreide beschrijving van deze alternatieven verwijzen wij u graag naar de bijlage 1 met de tekeningen. Uiteraard willen we deze alternatieven graag toelichten en verder ontwikkelen in het kader van de toegezegde interactieve plansessies.

Hfdst/§ 4.3.4

Pgnr 20

Onderwerp Parallelstructuur Nieuwkuijk

Onduidelijk wat de toegevoegde functie van deze weg is. Wel is duidelijk dat de weg (vracht-)verkeer van bedrijventerrein Nassaulaan gaat faciliteren. Met alle gevolgen voor de bewoners van de huidige Parallelweg en andere (woon-)straten van dien. Ook hier weer een voorbeeld dat het GOL verkeer juist in de kernen brengt.

Stichting van Gol naar Beter vraagt aandacht voor ontwikkeling van het alternatief waarbij de A59 wordt doorontwikkeld en ook om bij de aanpassing van de aansluitingen Vlijmen (44) en 's-Hertogenbosch-West (45) te bezien of hier een oostelijke ontsluiting van het bedrijventerrein Nassaulaan gerealiseerd kan worden.

Hfdst/§ 4.3.5

Pgnr 21

Onderwerp fietsverbindingen

Het is uit de beschrijving van dit alternatief absoluut onduidelijk wat het ambitie niveau van de verschillende fietsverbindingen is (hogesnelheidsfietspad? Breedtes, ongelijkvloers, voorrang t.o.v. autoverkeer etc. etc.) De huidige alternatief beschrijving is te abstract en te summier. Bovendien is er op het oog nauwelijks sprake van verbetering van fietsverbindingen maar slechts vervanging van al bestaande voorzieningen en mogelijk een geringe opwaardering.

Stichting van GOL naar Beter vraagt om het ontwikkelen van een totaal fietspaden netwerk. Geschikt voor hogesnelheidsfietsen, voldoende breed en volledig gescheiden van het overige verkeer of waarbij het overige verkeer ondergeschikt is aan het fietsverkeer. Hiermee kan een impuls gegeven worden aan het gebruik van (elektrische) snelle fietsen voor woonwerkverkeer op afstanden van 20-25 km en kan een belangrijk deel van de forensenstroom binnen de Oostelijke Langstraat vanaf de A59 worden verplaatst naar deze fietsverbindingen. Hoogwaardige aansluitingen van alle bedrijventerreinen op deze fietsverbindingen zijn daarvoor een randvoorwaarde. Speciaal de ontsluiting van het Hoog en Haven 7 en 8 vragen daarbij nog speciale aandacht.

Combinatie van de oost-west fietsverbinding met hoogwaardig (vrijliggend) openbaar vervoer is een kansrijke optie. Daarbij heeft het de voorkeur het totale fietspaden netwerk in zijn geheel in fase 1 te realiseren.

Hfdst/§ 4.3.6

Pgnr 21/22

Onderwerp Randweg Vlijmen

De ontwikkeling van de Randweg Vlijmen en de aansluiting hiervan op aansluiting 45 leidt tot een aanzienlijke extra opgave voor dit knooppunt. Gevolg is een toenemend risico op congestie op dit punt en verkeer dat gaat uitwijken naar het onderliggende wegennet.

Zoals eerder al gesteld bij de opmerking op de plannen voor aansluiting 45 is een alternatief waarbij de ontsluiting van Vlijmen Oost via bijvoorbeeld de Bellaard richting de Haverleij wordt voorzien te overwegen. Dit leidt tot een afname van de verkeersbelasting op de A59 en specifiek op de knoop bij aansluiting 45.

De huidige Gemeint kan dan als fietsvoorziening gehandhaafd blijven.

Voor het Openbaar Vervoer (OV) zijn oplossingen denkbaar zoals een functieomvorming van aansluiting 44 voor alleen OV of een afzonderlijke OV aansluiting. Ook combinatie van OV-lijnen voor Vlijmen Oost en Haverleij/Engelen zijn in deze variant mogelijk.

Ook geeft een dergelijke oplossing een veel beperktere aantasting van de ruimtelijke structuur tussen Vlijmen en Engelen en meer ruimte voor waterberging en ecologie.

Stichting vGnB vraagt om ook hier andere alternatieven uit te werken en volwaardig mee te wegen.

Hfdst/§ 4.4.1

Pgnr 23

Onderwerp Ecologische verbindingszone Drongelens Kanaal

De voorgestelde Ecologische verbindingszone wordt in het voorgesteld plan slechts over een korte afstand gerealiseerd. Aansluiting van de ecologische verbindingszone in zuidelijke en noord/noordoostelijke richting is pas onderdeel van de fase 2 plannen. (Een beoordeling van het plan dient uit te gaan van een onvolledige realisatie van deze zone of fase 1 moet een uitbreiding te krijgen met een volledige realisatie van deze zone.)

Het gekozen tracé van de EVZ zal zwaar worden belast en verstoord door de nieuwe aansluiting 40 en bijbehorende onderliggende wegenstructuur. Ook wordt deze zone doorsneden door meerdere intensief gebruikte wegen op verhoogd niveau met alle verstoring van dien. De geplande ecoduiker onder de Overlaatweg (die pas in de fase 2 plannen zit) is een magere oplossing en past ook niet bij het geschetste ambitieniveau en de functie die deze EVZ moet vervullen: Zeer belangrijke Natura 2000 gebieden verbinden met op termijn ambities voor grote fauna! Een structuurrijke inrichting van de nu geplande zone is niet mogelijk omdat dit niet past bij de functies waterkeren en waterafvoeren van de kanaaldijk en het Drongelens kanaal.

Voor deze verbinding is een volwaardig en mogelijk zelfs beter alternatief denkbaar langs de Heidijk. Hier is een bestaande structuur voorhanden die perfect aansluit op de te verbinden natuurgebieden Hooibroeken in het noorden en Baardwijkse Overlaat en

Drunense Duinen in het Zuiden. De zone langs de Heidijk is optimaal in te richten voor de gewenste ecologische functie omdat er geen andere functies zijn die eisen stellen. De huidige inrichting van de Heidijk en de zon-oriëntatie van het schrale dijktaalud bieden een veel betere uitgangssituatie voor natuurontwikkeling dan de nieuwe kanaaldijk die vanuit waterkeringsoogpunt bekleed moet worden met een (voedselrijke) kleilaag en als dijkbekleding (soortenarm grasland) beheerd moet worden. Daarnaast is recreatief medegebruik in dit tracé veel kansrijker dan langs het Drongelens kanaal (o.a. ligging t.o.v. woonwijken Venne-West en Braken, uitzichtpunten, recreatieve geleding tussen hoogwaardige EVZ en bebouwing, recreatieve route vanaf Zeedijk/Hooibroeken naar Overlaat/Heidijk zuid). De huidige Heidijk/Zeedijk heeft al een EVZ functie en bij de vervanging van de onderdoorgang in de A59 van de huidige afrit 40 enkele jaren geleden is al rekening gehouden met deze functie door een eenvoudige ecoduiker. Aanpassing van de onderdoorgang tot ecotunnel of aanleg van een nieuwe voorziening is goed mogelijk. Als de EVZ langs de Heidijk wordt gelegd ontstaat langs het Drongelens kanaal ruimte voor een Randweg Waalwijk-Oost.

Stichting vGnB vraagt om de uitwerking van het alternatief om de EVZ langs de Heidijk aan te leggen en dit alternatief zorgvuldig (kosten en effecten) te vergelijken met het nu gekozen alternatief (de verlengde A59 brug kan dan eventueel gebruikt worden voor de onderliggende wegenstructuur "Randweg Waalwijk-Oost").

Hfdst/§ 4.4.2

Pgnr 25

Onderwerp Natuurinrichting Vlijmen Oost

De voor de natuurinrichting Vlijmen Oost aangegeven maatregelen zijn erg summier opgenomen in de NRD en vallen deels niet onder het GOL-plan. (o.a. de klimaat buffer) De geplande ecologische verbindingszone langs de Voordijk wordt zwaar belast door de nieuwe ontsluiting Vlijmen-Oost en is maar beperkt te ontwikkelen door de ligging tussen de Voordijk (secundaire waterkering) en de hoofdwatgang direct aan de voet van de Voordijk.

Voor een goede beoordeling dient exact aangegeven te worden wat de maatregelen hier inhouden en wat de realisatie mogelijkheden binnen het GOL zijn.

Hfdst/§ 4.4.3

Pgnr 26

Onderwerp Ecotunnel Vlijmen-Oost

Een 20 m brede tunnel die voor zowel water, als wandelaars als natuur een functie moet krijgen is vrij krap gezien de lengte en ligging van deze tunnel. De wandelroute zal aan de zuidzijde niet aansluiten op een bestaande of nieuwe wandelstructuur en ook in de toekomst kan er geen aansluitende route ontwikkeld worden.

Omdat voor deze maatregel ook nog eens een ingrijpende aanpassing van de A59 nodig is wordt de efficiency van deze maatregel betwijfeld. Voor alleen een ecologische en waterfunctie kan met een lagere hoogte worden volstaan.

Een voetgangers ontsluiting van het gebied de Moerputten is al gerealiseerd via het bestaande viaduct Heidijk en de wandelroute langs de Bosschesloot en via de toegang vanaf de Heidijk naar het tracé van het voormalige Halve Zolen lijntje.

Stichting vGnB vraagt om de nut en noodzaak van de nieuwe voetgangersverbinding onder de A59 te heroverwegen en de functie van de doorgang te beperken tot water en ecologie en een alternatief te ontwikkelen waarbij de voetgangersfunctie wordt gerealiseerd bij/via de bestaande viaducten Heidijk/Moerputtenweg en Vendreef. Daarmee kunnen aanzienlijke kosten worden bespaard. Deze middelen kunnen elders in het plangebied worden ingezet.

Hoofdstuk 5

Hfdst/§ 5.1

Pgnr 28

Onderwerp Algemeen

De keuze om in het MER geen extra varianten te onderzoeken wordt betwist. De onderliggende varianten-studies zijn geen volwaardige MER-onderzoeken. Bovendien zijn de betrokkenen bij de afweging van de varianten deels partijdig en belanghebbend bij de gemaakte keuzes. Ook verkeersmodellen en milieucijfers waren/zijn op het moment van de gemaakte afweging deels niet beschikbaar of kwalitatief onvoldoende. Voor een goede en evenwichtige beoordeling is een volledige en kwalitatief voldoende beoordeling van **alle** varianten noodzakelijk. Bovendien zijn er andere, kansrijke, alternatieven geheel niet onderzocht. Te noemen zijn:

- Het opwaarderen van de A59 en aanpassen van de bestaande op en afritten tot het niveau dat medio 2015 aan een dergelijke weg gesteld wordt.
- Het aanleggen van een parallel rijbaan direct langs de A59 met een lagere ontwerpsnelheid (vergelijkbaar met de randwegen 's-Hertogenbosch, Eindhoven etc.) Dit biedt veel meer ruimte voor dicht bij elkaar gelegen aansluitingen, krappere vormgeving etc.
- Het volledig afwaarderen van de A59 van autosnelweg naar autoweg met verruiming van de capaciteit (90-100 km/u met trajectcontrole).
- Tracevarianten van de diverse ontsluitingswegen die minder belastend zijn voor woonomgeving, ruimtelijke structuur en milieu.
- Alternatieven voor de overige voorzieningen zoals ecologische verbindingen en fietsverbindingen.
- Een oplossingsrichting waarbij niet wordt ingezet op het faciliteren van automobiliteit maar op nieuwe vervoersvormen zoals: hoogwaardige fietsverbindingen (tbv elektrische/hogesnelheids fietsen); hoogwaardig OV, mobiliteitsmanagement etc. Juist de specifieke situatie van de Oostelijke Langstraat (veel verkeersrelaties op een relatief korte afstand van ca. 20 km) is bij uitstek geschikt voor een dergelijke benadering.

Stichting vGnB vraagt om deze (toekomstgerichte) oplossingen integraal in de studie en afwegingen mee te nemen. Het nu vooral investeren in meer auto-asfalt

in en rondom onze woongebieden is een gemiste kans om een koersverandering te bewerkstelligen.

Hfdst/§ 5.2

Pgnr 28

Onderwerp Referentiesituaties

Er wordt gesproken over twee referentiesituaties. Onduidelijk is wat er in de beide referentiesituaties wordt meegenomen. Uit Bijlage III blijkt bijvoorbeeld dat het bedrijventerrein Haven 8 fase 2a en 2b in Waalwijk in de Plus situatie is opgenomen. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein is echter al zeker ondanks dat de ruimtelijke procedures nog niet zijn afgerond.

Ook andere ruimtelijke ontwikkelingen zijn nog niet planologisch vastgelegd maar al wel beleidsmatig. Bijvoorbeeld de nieuwe insteekhaven met containeroverslag in Waalwijk en de ontwikkeling van een aantal bedrijven- en woningbouwlocaties (de Grassen, Dillenburg) en winkelveorzieningen. Voor de effectbeschrijving vragen wij om deze ontwikkelingen in de (basis) kale referentie op te nemen.

Een aantal van de ontwikkelingen uit het programma GOL zijn al wel beleidsmatig en planologisch vastgelegd (bijvoorbeeld EHS en EVZ ontwikkeling): ook deze maatregelen verwachten we in de kale referentiesituatie terug te vinden.

Ook verwachten we dat de uitgangssituatie 2010 die voor de referentiesituatie wordt gebruikt getoetst wordt aan actuele gegevens omdat er sinds 2010 forse ontwikkelingen in zowel infrastructuur, ruimtelijke bestemmingen als autogebruik hebben plaatsgevonden.

Stichting vGnB vraag om een actuele kale referentiesituatie met gegevens van 2015/16 en niet alleen juridisch zekere ontwikkelingen maar ook beleidsmatig zekere ontwikkelingen hierin op te nemen. In feite is vrijwel alles wat in bijlage III als niet zeker is omschreven al in ruimtelijke plannen (Provinciaal Omgevingsplan en gemeentelijke structuurplannen) opgenomen.

Hfdst/§ 5.3

Pgnr 29

Onderwerp Fasering

Zoals eerder opgemerkt is de splitsing van het gebied in twee PIP's niet gewenst. Bovendien is de geschetste fasering waarbij "slechts" fase 1 maatregelen in het PIP worden vastgelegd en fase 2 maatregelen via een wijzigingsbevoegdheid binnen 10 jaar worden vastgelegd ongewenst.

Daarmee is de uitvoeringszekerheid van vooral maatregelen die noodzakelijk zijn om negatieve effecten van het GOL fase 1 op te vangen of de gewenste functionaliteit of effecten te bereiken onzeker.

Het in het MER beschrijven van de verschillen in effect van de verschillende fasen is op zich wenselijk, besluitvorming echter mag nooit worden geleid door in de toekomst te bereiken effecten met (aanvullende) fase 2 maatregelen. Een zorgvuldige beschrijving en duidelijke weergave van de verschillen tussen de twee fasen is daarom noodzakelijk.

Het in figuur 20 van de NRD geschetste proces maakt niet duidelijk op grond waarvan de besluitvorming plaats zal vinden. Een gecombineerde beschrijving van de effecten van de maatregelen en de nog te maken keuzes in de fasering maken dat het niet duidelijk is op grond waarvan straks besluitvorming plaatsvindt en welke onderdelen nu exact wanneer meegenomen moeten worden. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk of de onder 1b en 2b geschetste toetsen nu wel of niet worden uitgevoerd en worden meegenomen in de besluitvorming.

Onder 2a en 3a wordt gesproken over een vergelijking met referentiesituatie 1a. Ook een vergelijking met de huidige situatie is gewenst.

Onder 1b en 2b wordt gesproken over een “waardevastheidstoets”. Gezien de feitelijke waarschijnlijkheid van wat nu als mogelijke ontwikkeling in de Plus Referentiesituatie is beschreven is een volwaardige vergelijking onder 1b en 2b met 1 (Huidige Situatie 2016) en 1a (Referentie situatie 2026) én tussen 1b en 2b onderling gewenst.

Onder 3b wordt gesproken over een “doorkijk” naar de volledige benutting GOL. Een volwaardige vergelijking van situatie 3b met de huidige situatie 1, de referentiesituatie 1a en referentiesituatie Plus 1b is gewenst.

Gepleit wordt om tot slot één eenduidige set maatregelen te ontwikkelen die wordt vastgesteld en waarvan de effecten integraal worden beoordeeld.

Stichting vGnB vraagt om de wijze van effectbeoordeling en de samenstelling van de referentiesituaties te herzien zoals boven beschreven. De reeds gerealiseerde, in uitvoering zijnde maatregelen en de maatregelen die binnen een ander kader worden gerealiseerd mogen qua effecten niet aan het plan worden toegerekend. (zie tabel bijlage I, fasering gerealiseerde/in uitvoering zijnde maatregelen)

PM: Daarbij is het benodigde budget voor fase 2 nog niet zeker gesteld en daarmee uiterst onzeker wat nu uiteindelijk wel en niet gerealiseerd wordt.

Hfdst/§ 5.4

Pgnr 30

Onderwerp Plangebied en studiegebied

Over de begrenzing van Plan- en studiegebied zijn onder 3.1 al opmerkingen gemaakt. Deze worden hier nogmaals onder de aandacht gebracht. In 3.1 is de term plangebied MER gehanteerd onder figuur 2. Onduidelijk is hoe het studiegebied en het plangebied zich tot elkaar verhouden.

Stichting vGnB vraagt om een voldoende ruime begrenzing van zowel plan- als studiegebieden om alle maatregelen en effecten in het MER te kunnen beschrijven en beoordelen.

Hfdst/§ 5.5

Pgnr 30

Onderwerp Peiljaren

Er wordt uitgegaan van een vaststelling van het PIP in 2016 en een tijdstip van 10 jaar daarna voor het bepalen van de effecten. Gezien de verwachte doorlooptijd van zowel de procedures als de benodigde realisatietijd is een realisatie en in gebruik name van (een groot deel van) de maatregelen vóór 2020 niet realistisch. Gevraagd wordt daarom om

naast een doorkijk van 10 jaren ook een doorkijk van 15 jaren vanaf 2016 te hanteren om de toekomstvastheid van de verschillende maatregelen te kunnen beoordelen.

Stichting vGnB vraagt om de effecten ook voor de situatie 15 jaar na het vaststellingsjaar van het PIP in beeld te brengen om de toekomstvastheid van de verschillende maatregelen beter te kunnen beoordelen.

Hoofdstuk 6

Hfdst/§ 6.1

Pgnr 31

Onderwerp Aanpak van de effectbeschrijving

De tweedeling in de effectbeschrijving kan er toe leiden dat de gecombineerde lokale effecten niet worden gebundeld tot een regionaal effect. Omgekeerd kan de lokale impact van een regionaal effect sterk afwijken. Een zorgvuldige beschrijving en beoordeling van de effecten is hier gewenst.

Voor een aantal effecten, vooral die te maken hebben met beleving en leefbaarheid, zijn kwalitatieve beoordelingen opgenomen. Om tot een goede kwalitatieve beoordeling te komen is inbreng van de betrokkenen essentieel. Betrek daarom ook de bewoners bij het opstellen van deze beoordelingen.

Stichting vGnB vraagt om bij de scheiding tussen lokale en regionale effecten om uiterste zorgvuldigheid om te voorkomen dat effecten niet op het juiste niveau worden weergegeven (beter effecten zowel lokaal als regionaal beschrijven dan verlies van informatie). Ook wordt gevraagd de bewoners te betrekken bij het tijdens de studie opstellen van de effectbeschrijvingen en beoordelingen.

Hfdst/§ 6.2

Pgnr 31/32

Onderwerp Overzicht beoordelingskader

Als mileuthema's in de effectbeschrijving ook meenemen/aanpassen:

Verkeer:

- (Veranderingen in) aantallen afgelegde voertuig-km's per modaliteit.
- (Veranderingen in) reisafstanden op veel voorkomende herkomst-bestemmingsrelaties binnen de regio.
- Bereikbaarheid op locatie niveau wordt niet beoordeeld (de bereikbaarheid van bijvoorbeeld de individuele wijken/bestemmingen verandert fors).
- (risico's van) Ontstaan van sluipverkeer routes (bij toenemende congestie op A59).

Geluid:

- absolute toe of afname van geluidsbelasting van woongebieden die te maken krijgen met effecten van GOL (niet alleen geluidsklasse en ernstig gehinderden en slaapverstoorde inwoners maar ook dagbelastingen, licht gehinderden etc.)
Toelichting: ook een toename van pakweg 30 naar 40 dBA is een forse toename maar wordt in de normen niet als probleem gezien en valt in effectbeschrijvingen daardoor vaak weg.
- Specifieke aandacht voor geluidbelasting als gevolg van lokale/specifieke situaties (kruisingen, rotondes, grote aandelen vrachtverkeer, wijziging in verkeerssamenstelling, afwijkend verkeersgedrag, hellingen etc.).

Luchtkwaliteit:

- Totale toe- of afname van milieu-/luchtkwaliteit en/of uitstoot in regio als gevolg van GOL maatregelen (niet alleen gevoelige bestemming per concentratieklasse of met significante toe- of afname).

- Ook niet als 'gevoelige bestemming' aangeduide locaties meenemen in de effecten op luchtkwaliteit.

Gezondheid:

- Belasting met o.a. fijnstof en NOx is door WHO fors schadelijker beoordeeld dan huidige normen. Daarom alle (met name lokale) toenames in beeld brengen en niet laten "verdwijnen" onder de "milieubelastingsdeken" die de A59 al over de regio legt.
- Leefbaarheid: onduidelijk hoe dit in kaart gebracht wordt en welke aspecten daarin worden meegenomen. Een verandering van de leefomgeving zegt niets over leefbaarheid. **Een meer specifieke toelichting van dit aspect is gewenst.** Elementen daarin zijn: belevingswaarde van de omgeving, verkeersbelasting woonomgeving, beschikbaarheid van voorzieningen, bereikbaarheid, kwaliteit van openbare ruimte, kwaliteit van omgeving etc. Aspect kwantitatief maken door aantallen bewoners, omvang gebied, (geschatte) planschades etc..
- Het aspect "licht" wordt niet meegenomen of beschreven. Lichtvervuiling voor mens en natuur door openbare verlichting en voertuigen is van belang als verstoring. Dit kan zowel zeer lokaal als op schaalniveau van de afzonderlijke maatregelen effecten hebben.

Natuur:

- Niet alleen beschermde maar ook andere soorten in beeld brengen.
- Functionele waarde van EVZ's beschrijven en niet alleen barrièrewerking en aantasting.

Landschap, cultuurhistorie, archeologie:

- Landschappelijke belevingswaarde toevoegen
- (aantasting van) open ruimte (versnippering) toevoegen
- aantal/zwaarte van doorsnijdingen
- Ruimtegebruik bijv. landbouw hoort niet bij landschap, cultuur historie en archeologie.
- Recreatie in termen van recreatieve belevingswaarde hoort bij landschap. Recreatieve functies/recreatief (mede-)gebruik horen afzonderlijk beoordeeld te worden.

Bodem en water:

- Diverse aspecten van bodem en water kunnen/moeten ook kwantitatief worden beschreven.

Ruimtelijke kwaliteit:

- Een aspect ruimtelijke kwaliteit wordt gemist. Hierin kan kwantitatief een aspect als planschade worden meegenomen. Ook nieuwe kwaliteit of versterking van kwaliteit kan worden beschreven onder dit thema.

Opvallend is dat er geen effectbeschrijving is op gebied van waterveiligheid in termen van kans op overstroming terwijl er een ingreep is voorzien t.b.v. de klimaatbuffer/ HOWABO.

Stichting vGnB vraagt om het beoordelingskader overeenkomstig bovenstaande opmerkingen aan te passen.

Hfdst/§ 6.3

Pgnr 33

Onderwerp Verkeer

Het BBMA en het nieuwe regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch zijn een goede basis voor de verkeersmodellering. Voor het westelijke deel van het plangebied ontbreekt een regionale uitwerking. Uit TNO onderzoek blijkt dat bij de toepassing van het BBMA en het regiomodel 's-Hertogenbosch op het schaalniveau van het GOL nog de nodige aandachtspunten noodzakelijk zijn. Voor het Midden-Brabant deel geldt dit door het ontbreken van de regionale uitwerking nog sterker.

Om goede uitspraken te kunnen doen over de verkeersafwikkeling en verkeersintensiteiten is een goede/juiste modellering van de lokale situatie cruciaal. Vanwege het belang van het verkeersonderzoek voor de overige onderdelen van het onderzoek vragen we nadrukkelijk om betrokken te worden bij deze modellering en het verkeersonderzoek. Juist de bewoners bij uitstek zijn de "kenners" van de lokale situaties en beschikken over essentiële informatie voor een juiste modellering. Ook is het van belang om de berekeningen te toetsen op basis van de meest actuele verkeerscijfers. In de tot nu toe gepresenteerde resultaten blijkt dat er nog verschillen bestaan tussen de in de diverse stadia gehanteerde modellen en modelresultaten en de beschikbare verkeerscijfers. Wij stellen voor om de bewoners intensief te betrekken om tot een optimaal resultaat te komen, geholpen door actuele en volledige verkeersmodellen.

Voor de cijfers uit het NRM op de A59 vragen we om de effecten zowel bij de zgn. midden scenario's als bij de maximale scenario's te bepalen. Ervaringen met planstudies in het verleden hebben laten zien dat de groeicijfers van het wegverkeer telkens weer het groeicijfer van het maximale scenario benaderden of overschreden. De (tijdelijke) dip in de groei van het wegverkeer die zich de afgelopen jaren heeft gemanifesteerd lijkt geheel of grotendeels te wijten aan de stagnerende economische groei. Het afgelopen jaar heeft de verkeersgroei zich al weer sterk ontwikkeld. Het is niet onwaarschijnlijk dat zich de komende jaren een inhaaleffect zal voordoen en het verkeer zich sterker zal ontwikkelen dan voorspeld. Een extra handicap is dat goede data over het verkeersbeeld op de A59 lijken te ontbreken. De beleving van de feitelijke situatie bij de bewoners is slechter dan dat uit de verkeersgegevens blijkt. Ook de installatie van een filewaarschuwingssysteem op de A59 duidt er op dat de feitelijke doorstroming op de A59 slechter is dan dat uit de modellen naar voren komt. Deze slechte doorstroming zal zijn effect op het onderliggende wegennet hebben. De factor sluipverkeer zal daardoor bijzondere aandacht behoeven.

Over het beschreven onderscheid tussen al genomen besluiten en ontwikkelingen waarover nog niet besloten is, is bij 5.3 al het nodige opgemerkt.

Stichting vGnB vraagt: directe betrokkenheid van de bewoners bij het verkeersonderzoek, toepassing van voldoende gedetailleerde modellen (huidige instrumenten schieten op onderdelen aantoonbaar tekort [ref TNO]), toepassing van hoge/maximale groeiscenario's voor referentiesituaties in 2026 en 2031. Toetsing van modelresultaten aan actuele verkeerstellingen (referentie 2010 is onvoldoende).

Hfdst/§ 6.4

Pgnr 33

Onderwerp Geluid

In het geluidmodel ook rekening houden met specifieke situaties zoals aanwezigheid van rotondes, verkeersregelinstallaties, kruispunten etc. (optrekken, remmen); grote aandelen vrachtverkeer, hoogteligging weg t.o.v. omgeving etc.

Het studiegebied wordt bepaald door daar waar de geluidintensiteit met meer dan 30% toeneemt of meer dan 20% afneemt. Onduidelijk blijft waarom voor deze waarden is gekozen.

Gevraagd wordt om het studiegebied uit te breiden tot het hele gebied waar een toe of afname van de geluidsbelasting op treedt. De gekozen waarde van 30% is te hoog en verschillen in de waarden voor toe- of afname zijn niet acceptabel (misleiding in effectbeschrijving).

De verandering van geluidsbelasting op de gevel is wettelijk mogelijk wel correct. In de hinderbeleving is echter ook geluidsbelasting van woon- en verblijfsgebieden relevant. Herrie in de tuin, kinderspeelplaats of wandel- en recreatiegebieden is van invloed op de kwaliteit van woon- en leefomgeving. Voor een goede beoordeling op dit aspect dient deze belasting in kaart te worden gebracht.

Het aantal gehinderden volgens de officiële rekenregels van de regeling geluid is daarom maar deels toereikend om de effecten te beschrijven.

Stichting vGnB vraagt om in de effectbeschrijving geluid ook de effecten mee te nemen die binnen de wettelijke kaders/grenzen acceptabel zijn maar wel van invloed zijn op de kwaliteit van de woon en leefomgeving. Een differentiatie tussen de effectbeschrijving van toe- en afname van geluidhinder vindt VGnB niet acceptabel. De ondergrens voor het in kaart brengen van effecten dient laag te zijn (<10% verandering).

Hfdst/§ 6.5

Pgnr 34

Onderwerp Luchtkwaliteit

Het studiegebied wordt beperkt tot dat deel van het GOL gebied waar zich meer dan 30% toename van verkeer of 20% afname van verkeer voordoet. Onduidelijk blijft waarom voor deze waarden is gekozen.

Gevraagd wordt om alle effecten op de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Een differentiatie tussen de onderwaarden van de effectbeschrijving voor toe- en afname is niet acceptabel (misleiding in de effectbeschrijving). Uit recente studies van de WHO blijkt dat de wettelijke grenzen vele malen hoger zijn dan de grenzen waarbij geen gezondheidseffecten meer optreden. Een nauwkeurige beschrijving van alle effecten op de luchtkwaliteit is daarom van belang.

Stichting vGnB vraagt om in de effectbeschrijving luchtkwaliteit ook de effecten mee te nemen die binnen de wettelijke kaders/grenzen acceptabel zijn maar wel van invloed zijn op de kwaliteit van de woon en leefomgeving. Een differentiatie tussen de effectbeschrijving van toe- en afname van luchtkwaliteit vindt VGnB niet acceptabel. De ondergrens voor het in kaart brengen van effecten dient laag te zijn (<10% verandering of nog lager zie o.a. WHO studie). Het is voorts van belang om de individuele effecten van de maatregel zichtbaar te maken

(onafhankelijk van de achtergrondwaarden van de regio die grotendeels worden bepaald door de A59).

Hfdst/§ 6.6

Pgnr 34

Onderwerp Externe Veiligheid

In dit onderdeel worden zowel de aspecten op externe veiligheid als **gezondheid** beschreven.

Externe veiligheid³ zal naar verwachting van de stichting vGnB nauwelijks worden beïnvloed door de plannen. De grootste verandering is te verwachten door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Haven 8. Een belangrijk deel van het verkeer van en naar dit terrein zal worden afgewikkeld via de nieuwe aansluiting 40. Dit betekent een lichte toename van het risico voor de inwoners van Waalwijk-Oost en Drunen-West. Mochten er andere significante effecten optreden dan worden we graag daarover geïnformeerd als bewoners zodat we een passende inbreng op de MER studie kunnen leveren.

Gezondheidseffecten zijn er uiteraard wel te verwachten. Het gebruik van de GES methodiek, vooral voor het deel dat de effecten onder de wettelijke normen in kaart brengt, wordt van harte toegejuicht. Het is inmiddels duidelijk dat de wettelijke normen volstrekt ontoereikend zijn om gezondheidseffecten te voorkomen. (zie o.a. WHO rapport). Over de in kaart te brengen referentiesituaties is onder 5.3 al het nodige opgemerkt, dat is ook hier uiteraard van toepassing.

De effecten op de directe woonomgeving van de aanwonenden moet voldoende ruim in beeld worden gebracht. Met name recreatieve functies maar ook andere functies zoals bijvoorbeeld utilitaire langzaam verkeersroutes (en de aantrekkelijkheid daarvan) zijn voor een grotere groep bewoners van belang dan alleen direct aanwonenden.

Stichting vGnB vraagt om alle gezondheidseffecten zorgvuldig in kaart te brengen en zoveel mogelijk te kwantificeren. Ook effecten op de leefomgeving met een voldoende brede blik te beschrijven en te kwantificeren.

De externe veiligheid lijkt op dit moment geen majeur issue. Mocht dit wel zo zijn dan vraagt stichting vGnB de bewoners hier tijdig in te betrekken.

Hfdst/§ 6.7

Pgnr 34

Onderwerp Natuur

Niet alleen in de omgeving van het plangebied maar zeker ook binnen het plangebied liggen beschermde natuurgebieden. Ook zijn er nog diverse kleinere natuurgebieden en waardevolle gebiedjes die niet beschreven zijn in de NRD. Een volledige inventarisatie van waardevolle gebieden, natuurwaarden en bijzondere soorten in het gebied zou ten grondslag moeten liggen aan de effect beschrijving voor dit thema.

³ Betekenis: de kans dat personen in de omgeving van een activiteit waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt, slachtoffer worden van een ongeval met die stoffen.

In gehele benadering van de gebiedsanalyse van het GOL is voorbij gegaan aan de enorm belangrijke functie die de gebieden Baardwijkse Overlaat en Moerputten/Engelermeer hebben voor de verbinding van de natuurgebieden op regionaal en zelfs nationaal niveau. Deze twee groene zones vormen dé verbinding tussen de Natura 2000 gebieden Moerputten/Bossche Broek en Loonse en Drunense Duinen met het Rivierengebied en de Biesbosch en zijn daarmee de facto de belangrijkste verbindingen tussen de Oost- en Midden-Brabantse natuur en die van de rest van Nederland. De in het GOL voorgestelde Ecologische verbindingszones zijn met een breedte van 25 meter maar een zeer magere invulling van deze cruciale verbinding. De effecten van de maatregelen in het GOL op de kwaliteit van deze beide zones gaat dan ook veel verder dan het directe effect op de natuurkwaliteit en de belasting van de natuurgebieden zelf.

Het behoud van openheid, milieukwaliteit en het beperken van verstoringen in het gehele GOL-gebied is van invloed op de natuurwaarde in een veel groter gebied dan alleen de aangegeven en benoemde gebieden. Gezien dit belang zou een volledige ondertunneling van de A59 tussen 's-Hertogenbosch-West en Vlijmen en tussen Drunen en Waalwijk een passende maatregel kunnen zijn. Dit gaat uiteraard de planvorming van het GOL vele malen te boven maar geeft wel aan hoe naar de effecten op de natuur van de plannen gekeken dient te worden.

Stichting vGnB vraagt om alle effecten van de plannen in het GOL-gebied in het perspectief van de regionale en landelijke samenhang van de natuurgebieden te plaatsen en effecten niet alleen op de beschermde gebieden te beschrijven maar ook op het functioneren van het hele gebied als schakel tussen de Brabantse Natuurgebieden en de overige natuurgebieden ten noorden van het gebied (Rivierengebied, Biesbosch). Uiteraard dient voor de bescherming van Natura 2000 gebied ook aangrenzend gebied (bijvoorbeeld het gebiedje Baardwijkse Overlaat ten zuiden van de Overlaatweg) als zodanig in de effectbeschrijving beschouwd te worden.

Hfdst/§ 6.8

Pgnr 35

Onderwerp Passende beoordeling

Voor het duurzaam functioneren van de Natura 2000 gebieden zijn onderdelen van het GOL-gebied van cruciaal belang. Bij de passende beoordeling dienen deze gebieden dan ook meegenomen te worden. In feite gaat het om het hele gebied tussen Waalwijk en Drunen en het gebied aan de oostzijde van Vlijmen langs de Voordijk, de Gemeint en de zone tussen Vlijmen en de Moerputten (nu aangeduid met het raster op de plankaart). Dit gebied moet dan ook tot het studiegebied voor de effecten op natuur worden gerekend en meegenomen worden in de passende beoordeling.

Stichting vGnB vraagt om in de passende beoordeling ook de gebieden mee te nemen die van belang zijn voor het duurzaam functioneren van de Natura 2000 gebieden op regionale en landelijke schaal.

Hfdst/§ 6.9

Pgnr 36

Onderwerp Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

Belangrijke landschappelijke kwaliteiten zijn de openheid van het landschap en de geleding die de open ruimten tussen Drunen en Waalwijk en Vlijmen en 's-Hertogenbosch aanbrengen.

Ook de groen landschappelijke verbinding tussen Rivierengebied en Zandgebied is op deze twee plekken nog te herkennen.

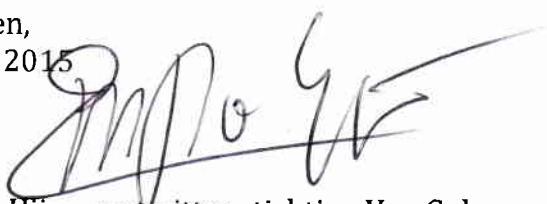
Aantasting van deze twee bijzondere plekken in het GOL gebied is landschappelijk gezien van grote impact. Hiervoor dient bij de effectbeoordeling extra aandacht te zijn.

Een ander belangrijk cultuurhistorisch en landschappelijk aspect is de oost-west richting van de verkeerstructuren en bebouwingskernen in het gebied. Ook het einde van de Langstraat bij Vlijmen die geblokkeerd werd door de natte gebieden rondom 's-Hertogenbosch is nog herkenbaar.

Herkenbaarheid van deze structuur en oriëntatie van de bewoners en verkeersstromen op deze oost-west structuur versterkt de herkenbaarheid en de eigenheid van het gebied. De mate waarin de plannen bijdragen of afbreuk doen aan deze structuur zou onderwerp van de effectbeoordeling moeten zijn.

Stichting vGnB vraagt om in de effectbeoordeling op L-C-A aspecten aandacht te geven aan de bijzondere landschappelijke waarde van de groene zones tussen Waalwijk en Drunen en Vlijmen en 's-Hertogenbosch-West. Ook wordt aandacht gevraagd voor specifieke beschrijving van de effecten op de herkenbaarheid van de oorspronkelijke oost-west structuur en geografische kenmerken van de Oostelijke Langstraat.

Drunen,
4 mei 2015



E. van Uijen, voorzitter stichting Van Gol naar Beter.

Mede namens ruim 700 ondertekenaars van de door de Stichting vGnB opgestelde petitie 'Van Gol naar Beter' waarin om betere oplossingen voor de plannen van het GOL gevraagd wordt.

Contactadres:

Stichting van GOL naar Beter

Molensteeg 17

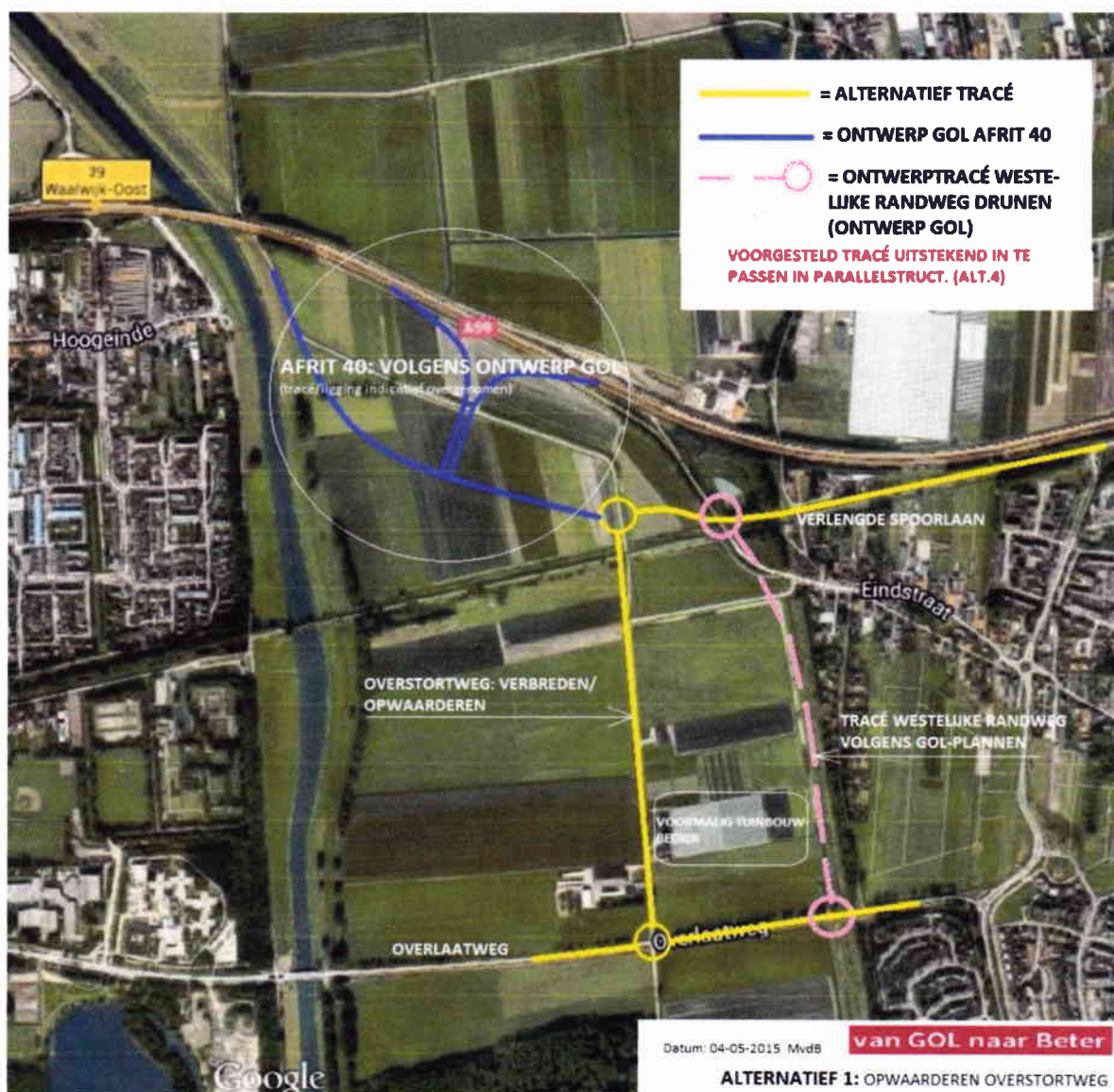
5151 AA Drunen

e-mail vangolnaarbeter@gmail.com

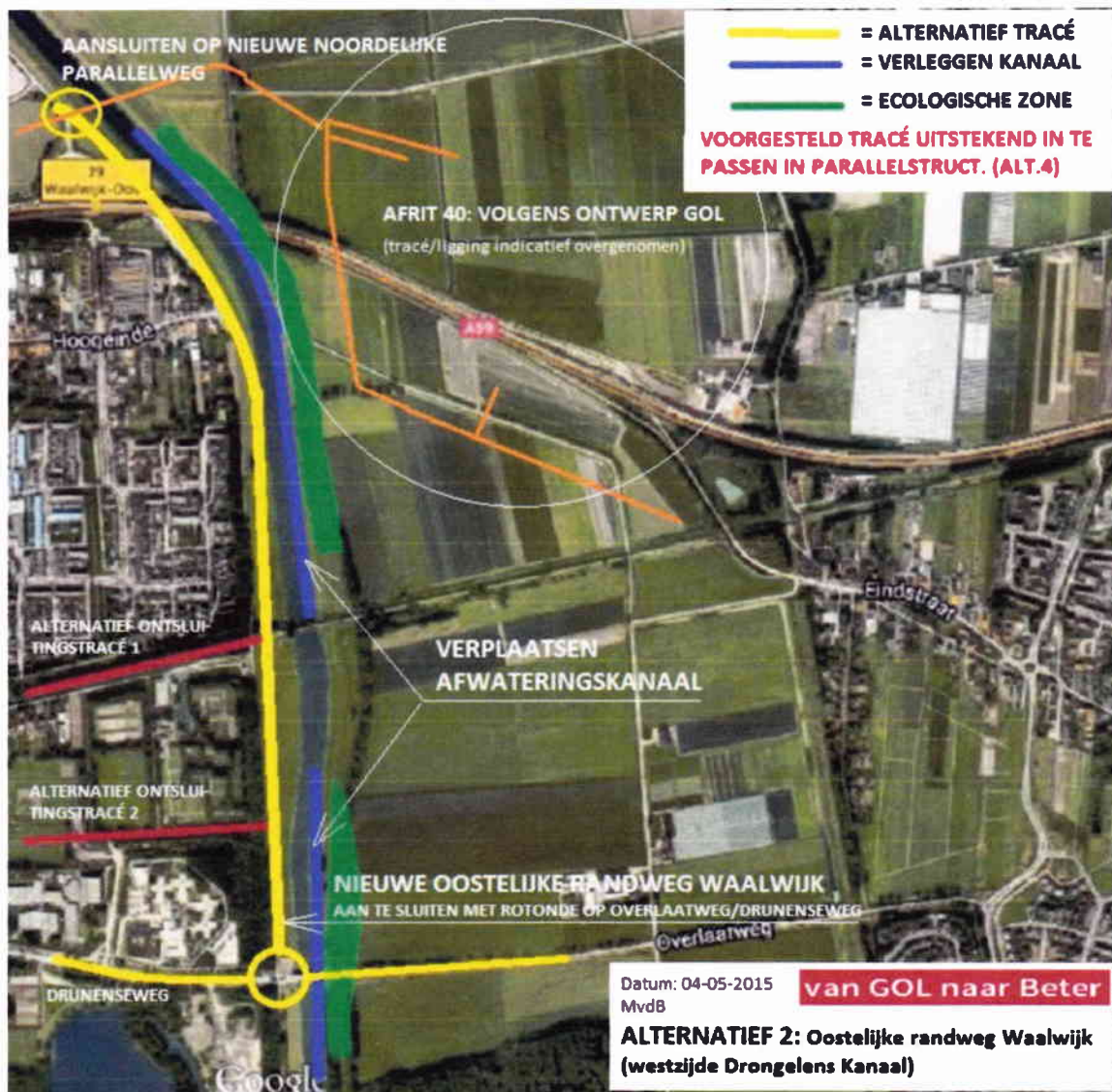
tel 0620097494

Bijlage 1

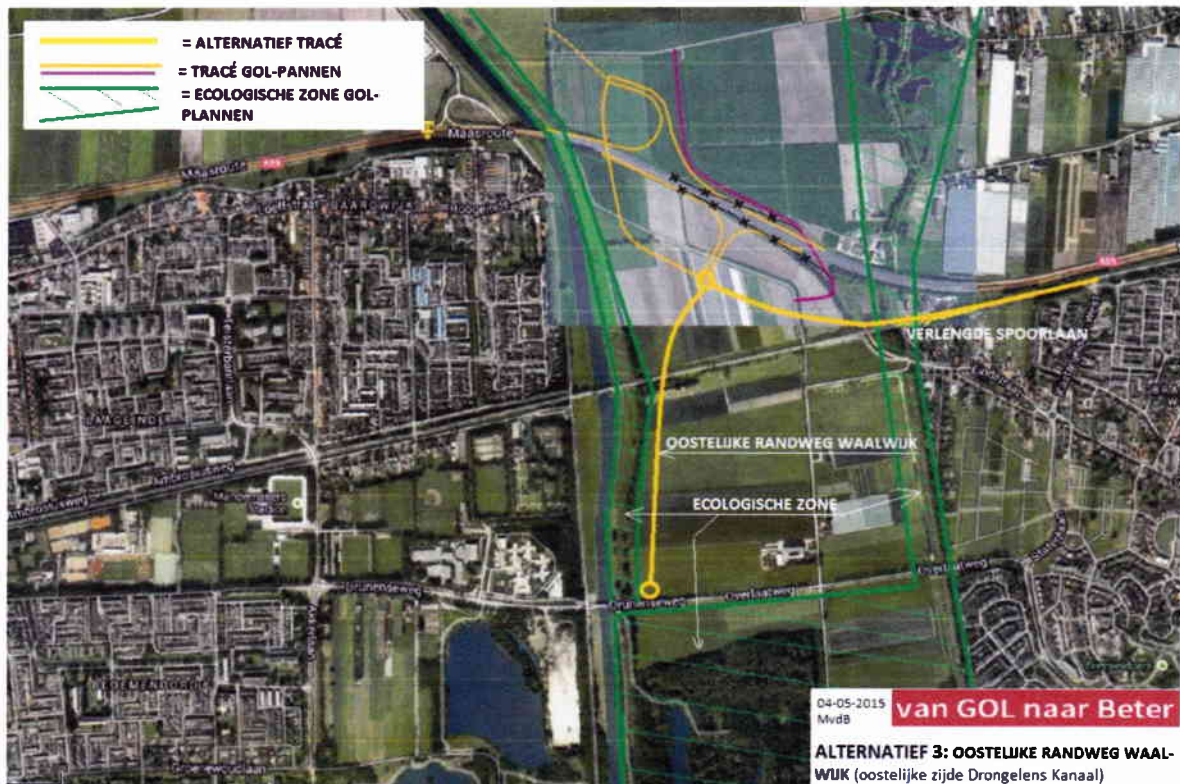
Tekeningen alternatieven 1 t/m 4 zoals aangegeven bij de reactie op §4.3.2



Alternatief 1 Westelijke randweg Drunen: Opwaarderen Overstortweg



Alternatief 2 Westelijke Randweg Drunen: Oostelijke randweg Waalwijk



Alternatief 3 Westelijke Randweg Drunen: Oostelijke Randweg Waalwijk



Alternatief 4: 80 km parallelstructuur langs A59

Bijlage 2:

Beoordelingstabel Varianten Randweg Drunen West (reactie op Movares rapportage)

Zie afzonderlijk PDF bestand: effecten varianten Randweg Drunen West

Uit deze tabel komt duidelijk naar voren dat het de door de Stichting vGnB ontwikkelde Alternatief 3 (zoals onder 4.3.2 en in bijlage 1 van deze reactie beschreven) significant beter scoort dan de huidige variant die in de NRD is opgenomen.

**beoordelingskader
varianten drunen**

scores: 0 geen verschil met variant langs
heldijk (alt A = nullalternatief); + of - wel enig
verschil met nullalternatief; ++ of -- significant
verschil (niet/moetverschuiving of buiten
randvoorwaarde)

Uitgangspunt: alle scores met als referentie (thema) en langs de heldijk (anulvariant)

[illegible]

Total score to y Variant GOL