

Reactie

van GOL naar Beter

"GOL kan echt beter!"

Betreft : Variantenkeuze MER Gebiedsontwikkeling
Oostelijke Langstraat
Kenmerk : VGNB20160126
Datum : 24 januari 2016
Aan : Stuurgroep GOL, Gedeputeerde Noord-Brabant
CC : BMF, Natuur en Milieuvereniging Heusden, Raadsleden
gemeente Heusden en andere belanghebbende partijen

Geachte mevrouw, mijnheer,

Op 19 en 21 januari j.l. hebben wij als bewoners kennis genomen van de voorstellen van de projectgroep GOL voor de variantenkeuze die de MER-procedure ingaan. De energie die door provincie en projectteam in het keuzeproses heeft gestoken is zeer bewonderenswaardig. Wij zijn dan ook van mening dat er in het afgelopen jaar veel is bereikt op gebied van samenwerking met bewoners en het voeren van een open dialoog over de toekomst van het gebied Oostelijke Langstraat. Daarvoor nogmaals onze complimenten.

Het proces van afgelopen jaar heeft geleid tot waardevolle en nieuwe inzichten in het gebied, maar ook tot de ware knelpunten en de belangen die er zijn. Daarmee is de kwaliteit van het proces en de voorliggende varianten in onze beleving sterk verbeterd. In onderstaande brief willen we graag onze mening ten aanzien van de voorliggende varianten geven en waar nodig voorzien nog aanvullende opmerkingen en adviezen.

Samenvatting

- De Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat biedt kansen voor ontwikkeling van alle aspecten van het gebied. De nu gepresenteerde varianten focussen op de autoverkeersproblematiek. Wij vragen aandacht voor de uitwerking van de **andere aspecten** zoals andere vervoersvormen, OV en natuur, landschap en milieu en willen daar graag aan bijdragen.
- Het "oplossend vermogen" van de gepresenteerde varianten t.a.v. de verkeerskundige knelpunten in het gebied is helaas erg beperkt. De door GOL gepresenteerde verkeerscijfers onderbouwen dit. Een **breder afweging** met daarbij een aanpak van de A59 zelf, lijkt beter te voldoen aan de uitgangspunten ("verkeer UIT de kernen" en "verbeteren doorstroming A59"). Als stichting van Gol naar Beter geven wij u dan ook nadrukkelijk in overweging mee om voor een gewijzigde fasering te kiezen waarbij de middelen geconcentreerd worden ingezet op 1 locatie om een robuuste en toekomstvast oplossing te creëren en voor de overige gebieden (waar de problematiek minder urgent is) te volstaan met eenvoudige - no-regret - aanpassingen. Dan kan er op bestuurlijk niveau gezocht worden naar ruimte voor een meer structurele aanpak en het verwerven van extra middelen. Daarmee kan de aanpak tegelijkertijd versneld worden en kan er een meer robuust eindbeeld ontwikkeld worden.
- **Waalwijk/Drunen-West:** een variant **buiten** de Baardwijkse Overlaat blijft naar onze mening de meest wenselijke. Deze variant zal dan ook volwaardig uitgewerkt en meegenomen moeten worden de MER in. Van de gepresenteerde varianten A en C heeft C de voorkeur met de genoemde aandachtspunten. We wijzen nadrukkelijk op de kans die GOL biedt om voor dit gebied een totaalplan te ontwikkelen en vast te stellen.

- **Nieuwkuijk/Vliedberg:** de nadere selectie van een geschikte variant in dit gebied heeft onze aandacht. Een zorgvuldige keuze waarbij goed gekeken wordt naar oplossend vermogen en inpassing in de omgeving is van groot belang. De 6 gepresenteerde varianten bieden een start voor een uiteindelijke keuze, belangrijke knelpunten zoals de aansluiting 43 op de Wolput zijn nog onderbelicht. Verder overleg met Stichting van Gol naar Beter/ bewoners is nodig om tot een goede keuze te komen.
- **Vlijmen-Oost:** de gepresenteerde variant sluit nog onvoldoende aan op de bestaande structuren. De toevoeging van de Melie met doorsteek naar de Vijfhoevenlaan en de benodigde aanpassingen aan de gemeentelijke wegen/ straten is nodig om tot een volwaardig en compleet plan te komen. Vooral de aansluiting aan de Mommersteeg en de verbinding met/ ontwikkeling van de Tuinbouwweg als hoofdverkeersader is nog onvoldoende. Ook hier graag aandacht voor de ontwikkeling van een totaalvariant waarbij ook landschappelijke inpassing en ontwikkeling van andere functies volwaardig is meegenomen.
- De stichting van GOL naar Beter en de aangesloten bewonersgroepen blijven graag **betrokken** bij de verdere ontwikkeling van de alternatieven en willen hun kennis van het gebied graag inbrengen in de definitieve varianten in het MER-proces. Een plaats in de adviesgroep zou deze rol kunnen versterken.

Algemene opmerkingen

Alvorens in te gaan op de specifieke varianten en deelgebieden enkele algemene opmerkingen. Deze opmerkingen sluiten nauw aan op onze inspraak reactie op de NRD of bouwen daar op voort.

(Te) veel nadruk op autoverkeer

De nadruk in de planvorming/ variantenontwikkeling heeft tot nu (terecht) sterk gelegen op de verkeerskundige knelpunten in het gebied en dan met name op het autoverkeer. Gebiedsontwikkeling is echter meer dan alleen autoverkeer! Wij hopen en verwachten dat in de komende periode ook ruimte en aandacht zal zijn voor de overige aspecten en ideeën, die tot een verbetering van de kwaliteit van het gebied kunnen leiden. Voor aanpak van mobiliteitsknelpunten is niet alleen het faciliteren van autoverkeer van belang. In het gebied zijn veel verplaatsingen van verkeer <20km en dan bieden juist nieuwe ontwikkelingen, zoals elektrisch fietsen, hoogwaardig OV en smart mobility unieke kansen¹. Het PIP biedt bij uitstek een kans om deze duurzame inrichting te realiseren. Als Stichting van Gol naar Beter/ bewoners kunnen wij met onze kennis van de lokale situatie en als direct belanghebbenden hierin waardevolle bijdrage leveren.

Doelstellingen worden niet of slechts deels gehaald

Een tweede, belangrijk punt is dat we op basis van de gepresenteerde cijfers helaas moeten constateren dat de beoogde doelstelling van de GOL: **"verkeer uit kernen"** helaas slechts op enkele punten wordt gerealiseerd. Specifieker: zien we alleen een forse afname van het verkeer in de Eindstraat in Drunen en in de Akker/ Grote Kerk in Vlijmen gerealiseerd worden. Deze afname is direct te herleiden naar de specifieke afsluiting van deze straten voor het doorgaande verkeer.

Op vrijwel alle overige locaties is sprake van een toename of herverdeling van het verkeer, waardoor de totale belasting van de kernen niet of nauwelijks afneemt maar eerder zelfs toeneemt. Dit is voor ons een zorgelijke constatering. Enerzijds omdat de verkeersdruk

¹ zie bijlage: artikel in dagblad Trouw d.d. 23/1 2016

dus op diverse plaatsen hoog blijft of hoger wordt, en anderzijds omdat er met de beoogde investering helaas een beperkt rendement wordt bereikt.

Een andere belangrijke oorspronkelijke doelstelling van het GOL: **"verbeteren doorstroming A59"** wordt geheel niet bereikt. De voorliggende GOL-plannen dragen in het geheel ook niet bij aan deze doelstelling.

Er zijn naar onze mening twee belangrijke aspecten, die tot dit beperkte rendement leiden:

1. de absoluut onvoldoende capaciteit van de A59;
2. de toename van het autoverkeer (die in de nu gehanteerde cijfers uit 2010 en 2014 nog niet is verwerkt).

Daarnaast zijn er nog forse aanvullende investeringen nodig van de gemeenten Heusden en Waalwijk om het onderliggende wegennet door de gewijzigde verkeersstromen noodzakelijk en adequaat af te wikkelen. Hierin is zowel budgettair als planmatig in de huidige opzet op gemeenteniveau (nog) niets voorzien!

Naar een meer robuuste oplossing

Wij her- en erkennen de complexiteit van de problematiek en het beperkte budget, daarmee is een bestuurlijke herbezinning op de doelstellingen en het nu voorliggende maatregelenpakket naar onze mening op zeker zijn plaats.

Het is vrijwel onmogelijk om de regionale functie van de A59 (waar we in onze eerdere reacties ook naar verwezen hebben) via een onderliggende structuur op te vangen. De A59 is destijds aangelegd om de kernen te ontlasten en met de huidige GOL-plannen wordt gepoogd de A59 te ontlasten met een onderliggend wegennet. Het gevolg is, dat de verkeersdruk in de kernen of direct daaraan grenzende gebieden toeneemt.

Een reconstructie van de A59 waarbij de huidige op- en afritten structuur gerespecteerd wordt, zal de problemen op een veel robuustere en doelmatige manier oplossen verwachten wij. De hiervoor ingebrachte varianten van de Stichting van Gol naar Beter zijn ondanks gedane toezeggingen helaas niet meegenomen in het trechterproces. Dit is voor ons niet alleen zeer teleurstellend, maar ook een spijtige omissie voor het verdere, goede verloop van het keuzeprocess. Zo wordt de meer integrale keuze voor echte structurele oplossing in het GOL-gebied niet in beeld gebracht. Bestuurlijk gezien een naar onze mening unieke en gemiste kans.

Gezien de blijvende knelpunten in het gebied en de toenemende problematiek op de A59 waar de GOL plannen geen oplossing voor bieden geven wij u het volgende in overweging mee:

- zet de beperkte beschikbare middelen gericht in op 1 of enkele knelpunten (bijvoorbeeld Vlijmen-Oost en de bijbehorende robuuste wegenstructuur van de gemeente Heusden via de Tuinbouwweg; of Nieuwkuijk/Vliedberg)
- los de eenvoudig op te lossen knelpunten op met no-regret maatregelen, zoals het doortrekken van de Spoorlaan-West in Drunen en enkele eenvoudige verkeersmaatregelen in/om de bebouwde kom van Waalwijk.

Hiermee ontstaan de volgende voordelen:

- planvorming en realisatie van maatregelen kan sneller verlopen, omdat er meer middelen beschikbaar zijn en een aantal maatregelen al versneld tot uitvoering kunnen komen.
- er ontstaat tijd en ruimte om een bestuurlijk spoor te starten om aanvullende middelen te werven en te komen tot een integrale aanpak waar de A59 onderdeel van uitmaakt.

Opmerkingen per gebied:

Waalwijk/Drunen-West

De gemiste kans voor het creëren van een echte duurzame oplossing buiten de Baardwijkse Overlaat is bovenstaand al benoemd. Dat vraagt geen verdere toelichting meer, maar blijft wel de voorkeursoplossing van de Stichting van Gol naar Beter.

Van de gepresenteerde ambtelijke voorkeursvarianten A (direct langs de Heidijk) en C (tracé Overstortweg) heeft C onze duidelijke voorkeur. Randvoorwaarden voor variant C bieden een goede inpassing bestaande uit:

- versterking van de openheid van de Overlaat door amoveren van de opstallen Overstortweg 2 die al in eigendom zijn en bij voorkeur dat met de eigenaar van Overstortweg 4 een passende oplossing komt;
- minimalistische vormgeving van de weg, zodat deze zo min mogelijk effect heeft op de openheid van de Overlaat;
- goede ontsluiting van de resterende panden langs de Overstortweg;
- veilige aansluiting op en inrichting van de Overlaatweg en Akkerlaan.

Daarbij willen we aangeven, dat in een PIP de openheid en (natuur- en cultuurhistorische) kwaliteit van de Overlaat door bestemmingsplanregels en sanering van ongewenste functies als onderdeel van de totale planvorming goede aanvullende kansen biedt.

Het afsluiten van de Eindstraat en de aanleg van de Spoorlaan-West zijn voor ons vanzelfsprekende varianten. Aanvullende verkeersmaatregelen in de bebouwde kom van Drunen zijn voor ons nadere invullingen om de beoogde verkeersafwikkeling te stimuleren. Hiervoor blijven we graag in overleg bij het definitief beschrijven van de varianten alvorens deze worden onderzocht in de Milieueffectrapportage.

Nieuwkuijk/Vliedberg

Op de informatieavonden zijn nog meerdere varianten gepresenteerd waaruit nog een nadere selectie zal worden gemaakt. De complexiteit van dit gebied maakt hiermee duidelijk, dat er niet 1 voorkeursoplossing meteen voorhanden is. Dit komt ook uit de bewonersalternatieven naar voren.

De GOL presenteerde in de NRD twee voorkeursvarianten voor de rotonde gelegen ten zuiden van de A59 en ter hoogte van de op- en afrit 43:

- een rotonde omgebouwd tot een turbo rotonde óf
- een rotonde geregeld door stoplichten.

Op 5 november 2015 voegde de GOL aan deze twee varianten een derde variant toe, die bekend staat onder de naam "verleggen op- en afritten afslag 43 met een knip naar Nassaulaan".

Opvallend is dat bij de eindpresentatie op 21 januari 2016 alleen een zestal worden gepresenteerd, die allen vallen binnen de variant "verleggen op- en afritten met knip naar Nassaulaan". Nadeel van deze varianten is, dat er een toenemende verkeersdruk ontstaat op de Nassaulaan, de Wolput en mogelijk nog verder in de kom van de Vliedberg aan bijvoorbeeld het Burgemeester van Houtplein e.o..

De praktijk wijst echter uit dat de huidige op- en afritten van afslag 43 aan de zuidzijde op dit moment geen verkeersproblemen kennen qua verkeersafwikkeling.

Het verkeer komend uit de richting Drunen, rijdend over de Spoorlaan naar de rotonde bij de Jhr. de la Courstraat, heeft wel vertraging ter hoogte van de rotonde. De Spoorlaan wordt effectief als sluiproute gebruikt!

De aanleg van een parallelweg ten zuiden van de A59, vertrekkend vanaf de Jhr. de la Courstraat rotonde richting de Vendreef werkt weinig verkeer ontlastend blijkt uit de cijfers en berekeningen van de GOL.

Wanneer deze parallelweg daarentegen doorgetrokken zou worden naar afslag 45 's-Hertogenbosch-West, met verkeersmiddelen waardoor deze niet als sluiproute gebruikt gaat worden, lost deze variant wel veel knelpunten op. Het verkeer ten zuiden van de A59 heeft dan meer dan 1 aansluiting tot haar beschikking, zoals dat nu ook het geval is. De GOL-plannen behelzen nu immers ook de volledige afsluiting en opheffing van afslag 44, waardoor de aansluiting vanuit het gebied verdwijnt.

Duidelijk is dat een variant waarin het lokale verkeer langs een nieuwe parallelstructuur, die wellicht de huidige toerit 43 richting 's-Hertogenbosch vervangt en voldoende ver van de woningen van de huidige Westelijke Parallelweg af ligt, erg kansrijk is.

De feitelijke problemen ontstaan aan de noordkant van de A59 ter hoogte van afslag 43 Nieuwkuijk en wel op de aansluiting met de Wolput. Deze problemen zullen worden versterkt door de bouwplannen van het Geerpark en verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Het Hoog. Hoewel er vele varianten door diverse partijen uit deze omgeving zijn ingediend tijdens alle denkbare tijdstippen in de lopende bezwaar- en overlegmomenten, is in de presentatie op 21 januari jl. van deze kansrijke varianten voor de MER niets terug te vinden.

Vlijmen-Oost

Voor Vlijmen-Oost is de gepresenteerde hoofdvariant beperkt gebleven tot de aanleg van de Randweg Vlijmen-Oost en de aanpassing van aansluiting 45 op de A59. Deze gepresenteerde oplossing blijft zorgelijk voor ons als bewoners.

De huidige aansluitende wegenstructuur van de Vijfhoevenlaan, die als ontsluitingsweg gaat dienen, is ontoereikend om de verkeersstromen op te vangen en af te wikkelen. Er zijn vergaande aanpassingen nodig op het kruispunt met de Mommersteeg, de gehele Mommersteeg en andere wegen en straten in Vlijmen die het verkeer moeten gaan afwikkelen. Deze aanpassingen zijn geen onderdeel van plannen GOL en vragen om een grote investering van de gemeente Heusden om tot veilige en leefbare oplossing te komen in dit gebied.

De voorgestelde doorsteek vanaf de Meliestraat naar de Vijfhoevenlaan is een goede aanvulling op de ambtelijke voorkeursvariant Randweg Vlijmen-Oost. De doorsteek wordt betaald uit de GOL-gelden en biedt het verkeer vanuit de Melie en gebied Vlijmen-Oost een goede ontsluiting en kortere route naar de rondweg Vlijmen-Oost toe.

Daarnaast heeft de directe verbinding tussen de Tuinbouwweg en de Randweg Vlijmen-Oost onze sterke voorkeur om uitgewerkt te worden. De Tuinbouwweg vanaf de Voordijk tot de Abt van Engelenweg verzwaren is noodzakelijk om het vrachtverkeer vanaf het bedrijventerrein Het Hoog naar Den Bosch toe en in de kernen te kunnen faciliteren.

Ook hier geldt dat landschappelijke inpassing én het nemen van aanvullende (verkeers-) maatregelen in de bebouwde kom om het verkeer op de juiste wijze te sturen noodzakelijk is. Als bewoners willen we hier graag aan bijdragen.

Vanwege de vele effecten op allerlei deelgebieden is een nader overleg met de Stichting van Gol naar Beter/ bewoners gewenst om tot een uiteindelijke keuze te komen. Wij wensen alle betrokkenen veel wijsheid en succes met de verdere planvorming. Als Stichting van Gol naar Beter willen wij daar op een constructieve manier onze bijdrage aan blijven leveren.

Met vriendelijke groet,

Stichting **van GOL naar Beter**

De heer Ed van Uijen

Voorzitter Stichting

Molenteeg 17, 5151 AA Drunen

e-mail : yangolnaarbeter@gmail.com

tel : 06-20097494

Deze nota is gezamenlijk tot stand gekomen met de verschillende bewonersgroepen uit de deelgebieden Drunen-West, Nieuwkuijk/ Vliedberg en Vlijmen-Oost (Wim van Opzeeland)

commentaar

Het loont om te investeren in meer fietsasfalt en routes zonder kruisingen

De opkomst van de hogesnelheidsfiets is goed nieuws. Krachtige elektrische fietsen als de speed pedelec, waarmee je met flink trappen 45 kilometer per uur haalt, kunnen voor een revolutie zorgen in ons woon-werkverkeer. Zestig procent van de Nederlanders woont in een straal van 15 kilometer rondom het werk, maar slechts een kwart van die mensen komt op de fiets. Met de e-bike is dat nu al aan het veranderen. Liefst 1,3 miljoen mensen schaffen de afgelopen jaren een elektrische fiets aan, en de groei is er volgens de voorspellingen nog lang niet uit. Milieuvriendelijker dan de scoo-

ter of de auto, gezonder voor de gebruiker, maar zijn de e-bikes ook veilig? Rond de speed pedelec barstte onlangs gesteggel los over de helmplicht. Dit type supersnelle fiets valt vanaf volgend jaar in de categorie 'bromfiets' en gebruikers moeten dus een zware helm op.

Tegenstanders zetten daar tegenover dat een helm die boel niet veiliger maakt; onderzoek toont dat helm dragers meer risico nemen en dat automobilisten minder afstand houden tot gehelmden fietsers. Bovendien is zo'n zware motorhelm te zwaar als je ook nog flink aan het trappen bent. Ongetwijfeld zal dit probleem zich de komende tijd 'oplossen'

De opkomst van de supersnelle e-bike is goed nieuws, ook met helm op

middels een mooi poldercompromis, bijvoorbeeld een stevige helm met gleuven zoals wielrenners die dragen. Het laten vallen van de helmplicht voor deze echt snelle e-bikes is geen oplossing, aangezien bij een ongeluk voor de individuele fietser een helm wel het verschil kan maken tussen het spreekwoordelijke schrammetje en blijvend letsel. Maar er is een ander probleem dat met de snelle opkomst van de e-bike veel meer aandacht moet krijgen: de drukte op het fietspad. In grote steden loopt het inmiddels op sommige plekken en tijden totaal uit de hand met al die scooters, scootmobielen en e-bikes tussen de 'gewone'

fietzers. Een goede oplossing zou zijn alle verkeer met een motor op de rijbaan binnen de bebouwde kom, zoals ook de Fietserbond bepleit. Waar mogelijk zou er een tweede 'snelfietspad' bij kunnen komen.

Buiten de bebouwde kom loont het te investeren in meer fietsasfalt, vrijliggende routes zonder kruisingen tussen de steden en een goede aansluiting met het ov. Van dit soort routes zijn er al een paar in de Randstad, en die zijn in korte tijd populair geworden. De winst is voor iedereen: bedrijven, overheid en burgers, in de vorm van minder files, een betere gezondheid en minder uitstoot. Alweer goed nieuws dus.

De mening van de kramt, verwoord door leden van de hoofdredactie en senior redacteuren.

Trouw 23/1-16