

Inspraaknotitie

Betreft : Vergadering gemeenteraad Heusden/ Waalwijk 17-11-2016
Vergadering Provinciale Staten 18-11-2016
Vergadering Algemeen Bestuur Waterschap Aa en Maas 18-11-2016
Kenmerk : VGNB20161117

Geachte leden van de Gemeenteraden, Provinciale Staten en Waterschap,

De Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat staat voor INTEGRALE ontwikkeling van het gebied van de Oostelijke Langstraat. Als bewoners van dit gebied ondersteunen wij een dergelijke integrale ontwikkeling van harte. We zien ook dat veel problematieke facetten van dit bijzondere gebied in de plannen de aandacht krijgen. Wat we missen is een echt INTEGRAL advies en aanpak. Veel van de plannen en maatregelen, die in de GOL worden voorgesteld zijn een optelsom van - soms al decennia oude - bestaande plannen. Bovendien wordt de aanpak sterk ingeperkt door vooraf gemaakte keuzes. De huidige GOL plannen focussen zich vooral op verkeersproblemen binnen de dorpskernen en nauwelijks op gebiedsontwikkelingsvraagstukken. Door deze losstaande benadering en deels verouderde inzichten is er naar onze mening helaas nog te weinig sprake van een echte INTEGRALE gebiedsontwikkeling.

De oorsprong van de GOL is de verkeersproblematiek van de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. In de begin jaren van deze eeuw werd duidelijk dat de capaciteit van deze weg langzaam maar zeker niet meer toereikend was voor het verkeersaanbod. Door de verbinding van de A59 met de A16 aan de westzijde en de A2 aan de oostzijde is steeds meer doorgaand verkeer deze weg gaan benutten. Hierdoor kwam de regionale functie van deze weg als verbinding tussen de kernen van de Oostelijke Langstraat steeds meer onder druk te staan. Ook de toegenomen verkeersdruk vanuit deze kernen zorgde voor steeds meer knelpunten op de kruisingen onderaan de afritten.

Er werden diverse studies uitgevoerd naar de verbetering van de verkeersafwikkeling met het Rapport "de Maasroute stroomt door!" als belangrijkste.

Het overleg om tot één aanpak van de A59 te komen was echter zonder voldoende resultaat. Daarom besloten de regionale overheden om zelf aan de slag te gaan om de verkeersproblematiek op het onderliggende wegennet op te lossen. Dit is in onze ogen een onjuiste aanpak. Maar niet alleen in onze ogen: ook de landelijk geaccepteerde en toegepaste verkeersaanpak volgens de principes van "Duurzaam Veilig" die door alle Nederlandse Overheden wordt toegepast, stelt dat verkeer zoveel en zo snel mogelijk via de hoofdwegen moet worden afgewikkeld en niet via lokale wegen. Deze mening wordt ondersteund door deskundigen van de TU Delft.

Het echte verkeersprobleem zit op de A59 zelf!

De maximum capaciteit van de A59 is bereikt, vol, tot aan of over het randje. Dit bevestigen de recent gepresenteerde verkeerscijfers én de studies van het GOL-project en bovenal de dagelijkse ervaringen van ons als bewoners en gebruikers van deze weg.

De oplossing van dat probleem is dan dus **NIET** het oppeppen van de onderliggende wegen, maar het aanpakken van de A59 zelf.

Waar leiden de plannen in de nu gepresenteerde aanpak van GOL toe:

- meer verkeer, regulier én sluisverkeer, op de onderliggende wegen (wegen in de dorpen);
- meer verkeersongevallen op deze onderliggende wegen, want dit zijn per definitie onveiligere wegen dan een hoofdstroomweg zoals de A59;
- per saldo meer overlast in woonwijken;
- meer milieubelasting in woonwijken en natuurgebieden;
- sterke versnippering van de groenblauwe zones door nieuwe wegen.

Ten opzichte van de situatie waarin GEEN maatregelen worden getroffen!

En dat terwijl GOL juist verkeersveiligheid, verkeer uit de kernen, betere ecologische verbindingen, zoals groenblauwe mantel en EVZ wil realiseren.

Probleem en doelstelling van GOL is niet helder!

Een echte goede probleemanalyse ontbreekt of is onjuist.

De doelstellingen van GOL zijn vaag en worden keer op keer net een **beetje bijgesteld**, waardoor het lijkt alsof de plannen de juiste uitwerking hebben. De werkelijke effecten zijn echter marginaal of zelfs negatief. Zeker als gekeken wordt vanuit het perspectief van een INTEGRALE gebiedsopgave.

Voorbeelden:

- 'Doorstroming op de A59 verbeteren' is geworden: 'de doorstroming **niet verslechteren**';
- Verkeersveiligheid op de A59 verbeteren:
- De A59 was en is, **niet** verkeersonveilig, de recente cijfers van GOL laten dit ook zien.
- Alleen bij het Ei van Drunen nemen de incidenten na sluiting van afrit 41 juist **WEL** toe! De verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet **zal afnemen**, maar daarvan zijn geen cijfers in de MER studies opgenomen. (zie verderop onder verkeersveiligheid)
- 'Verkeer uit de kernen' is geworden: 'verkeer uit de **oude** kernen halen'; Per saldo nemen door de plannen de aantallen auto's en auto km's door en direct langs de kernen juist fors toe. Een aantal 50 en 30 km straten blijven of worden overbelast. Straten in woonwijken, waar verkeerstoename zal plaatsvinden door verschuiving, worden in de MER-studies niet beschreven.
- 'Bereikbaarheid van de kernen verbeteren' is geworden: 'het sluiten van op- en afritten' onder het mom van verbetering;
- Robuuste ecologische verbindingen:
- De GOL plannen laten 3 stevige, groene verbindingen zien: de Baardwijkse Overlaat, de verbinding bij de Poort van Heusden/ Pax-Hooibroeken en ten oosten van Vlijmen tussen de Moerputten, Biessertpolder en Sompen en Zooslagen.

Bij nadere beschouwing ligt midden in de verbinding bij de Poort van Heusden het bekende Ei van Drunen en de provinciale weg N267. Deze verbinding is daarmee al ongeschikt als ecologische verbinding.

In de twee andere verbindingen zorgen de plannen van de GOL vooral voor een hele forse wegeninfrastructuur. Hoe zo ontsnippering van natuurlandschap tegengaan en versterken van de ecologische structuur??? In goed Nederlands noemen we dit eerder versnippering. De in de plannen opgenomen smalle ecotunnel onder de A59 bij Vlijmen en de 25 m brede ecologische verbindingzone (EVZ) in de Baardwijkse Overlaat zijn volstrekt ontoereikend om de natuurgebieden te verbinden. Het gaat hier om belangrijke natuurgebieden op nationale schaal: het Nationaal Park Loonse- en Drunense Duinen en de achterliggende gebieden (sinds kort aangeduid met het Van Gogh Nationaal park) met het rivierengebied en Nationaal Park de Biesbosch. De Baardwijkse Overlaat is de **enige plek** waar nog een robuuste verbinding tussen deze twee gebieden op nationaal niveau gerealiseerd kan worden.

De nu geplande EVZ en versturende nieuwe weginfrastructuur zijn absoluut onvoldoende. In de MER-beoordeling scoren de huidige plannen dan ook 'neutraal' (ofwel **geen enkele** verbetering) **mits** de EVZ conform de Fase 2 doelstellingen wordt gerealiseerd. Wordt Fase 2 niet gerealiseerd dan is er sprake van een verslechtering!

- Ten oosten van Vlijmen ligt de zeer belangrijke natte natuurparels Moerputten en Sompen en Zooslagen/Biessertpolder. Ook hier is in de plannen slechts sprake van een minimale verbinding tussen deze natte natuurparels met doorsnijdingen door nieuwe wegen. Bovendien moet deze verbinding ook nog invulling geven aan de wateropgave in het kader van HoWaBo.

Verkeersveiligheid

Er wordt gesteld dat de A59 een onveilige weg zou zijn. Uit de ongevallencijfers blijkt echter dat de aantallen ongevallen op deze weg niet afwijken van wat op een dergelijke weg verwacht mag worden. Opvallend is dat ter plaatse van de al uitgevoerde GOL-maatregel het "Ei van Drunen" de verkeersongevallen de laatste jaren een stijgende lijn laten zien. Dit laat zich mogelijk verklaren door de toegenomen file, die is veroorzaakt door de bundeling van de aansluitingen 41 en 42 op één punt. Ook zijn een aantal ongevallen terug te voeren op het slecht functioneren van de kruisingen aan het einde van o.a. de afritten 38 (Waalwijk Centrum), 41 (inmiddels opgeheven) en 43 (Nieuwkuijk/ Wolput) die tijdens de avondspits tot filevorming op de uitvoegstrook of zelfs de hoofdrijbaan leiden. Ook de korte weefvakken tussen de aansluiting 44 en 45 zijn een oorzaak van verstoring en mogelijk extra ongevallen. Gerichte aanpak van deze lokale knelpunten direct gekoppeld aan de A59 zou een verbetering van de verkeersveiligheid opleveren.

In de aanpak van het GOL wordt nu echter gekozen om een aantal aansluitingen op te heffen en het verkeer over het onderliggende wegennet te leiden. Dit is per definitie een verslechtering van de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersbewegingen en de afstand die het verkeer over het onderliggende wegennet moet afleggen nemen toe. Op dit onderliggende wegennet zijn op diverse plaatsen kruisingen, oversteekplaatsen van langzaam verkeer en wegen die door gemotoriseerd en langzaam verkeer gedeeld moeten worden. Hierbij zijn een aantal primaire schoolroutes (Overlaatweg, Statenlaan, Wolfshoek, Jhr. de Lacourtstraat, fietsverbinding Vlijmen-'s-Hertogenbosch) die door zeer drukke nieuwe of veel drukker wordende bestaande routes doorsneden worden.

Voorbeeld:

De verkeersintensiteit op de Overlaatweg zal grofweg verdubbelen van ruim 8.000 naar 15.000 mvt/etm. Aan deze weg liggen de school de Overlaat, het Olympiabad, Zorgcentrum Eikendonk, het sportcomplex van WSC en is een belangrijke route voor langzaam verkeer tussen Waalwijk en Drunen. In de studies wordt geen enkele uitspraak gedaan over de verkeers (on-)veiligheid op deze route of de aanpassingen die nodig zijn om deze weg geschikt te maken voor het vergrote verkeersaanbod overeenkomstig de principes van "Duurzaam Veilig".

Een vergelijkbaar verhaal geldt voor de Spoorlaan/Wolfshoek in Drunen, de Jhr. de Lacourtstraat, de Oostelijke Randweg Vlijmen met Vijfhoevenlaan/ Mommersteeg/ Van Leeuwenhoecklaan en Groen van Prinsterenlaan. Ook hier verdubbelen verkeersintensiteiten of ontstaan nieuwe wegen met vele duizenden vracht en personenauto's per etmaal. Allemaal met een negatief gevolg voor de verkeersveiligheid.

Maar wat dan wel?

Zet in op andere alternatieven (fiets, openbaar vervoer enz.)

Door deze alternatieven te betrekken in de GOL plannen haal je pas echt auto's van de weg en dit kost vele malen minder budget dan de hoeveelheid gepland asfalt.

In het bestuursakkoord van PS voor de periode 2015-2019, staat dat men gaat inzetten op flankerende mobiliteit; waaronder het stimuleren van Hoogwaardig Openbaar Vervoer en fietsverkeer. Dit wordt in plan GOL niet meegenomen; hoe zo wordt er dan gesproken over gebiedsontwikkeling.

Een gerenommeerd adviesbureau heeft aangegeven, dat de aanleg van een hoogwaardige snelfietsverbinding tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch (de F59) 6% van het verkeer van de A59 haalt en maar ca. 7-8miljoen euro kost. Ofwel 10% van het huidige budget kost en 200% resultaat oplevert. Dit is ook nog eens veel beter voor het milieu en draagt pas echt bij aan Gebiedsontwikkeling.

Als deze maatregelen ook versterkt worden met andere hoogwaardige noord-zuid fietsverbindingen, zoals fietspaden, fietsenstallingen, OV-fietsen etc., kan het effect aanzienlijk nog groter worden.

Voorbeelden:

Waalwijk-Den Bosch is 15 km en met een e-bike is dat 20 tot 30 minuten fietsen!

De bedrijventerreinen Haven, Het Hoog liggen op pakweg 5 tot 10 minuten fietsafstand van de woonkernen. Er is echter geen fietsinfrastructuur die deze bedrijventerrein ontsluit of aantrekkelijk maakt voor fietsers. Ook OV-fietsen van en naar de belangrijkste OV-knooppunten zijn niet beschikbaar. De stallingsmogelijkheden voor fietsers bij de OV-haltes zijn zeer beperkt en laagwaardig.

De kernen Vlijmen en Vliedberg hebben een slechte fietsinfrastructuur (veel klinkerwegen, nauwelijks/ geen vrij liggende fietspaden, geen stallingen enz.). Door in deze kernen een ambitie ten aanzien van fiets naar te zetten met de inrichting van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes, fietsstraten en voorrang voor fietsers kan de hoge automobilititeit in deze dorpen worden teruggedrongen. Dit kan een oplossing zijn voor de slechte verkeersstructuur van deze dorpen.

Openbaar Vervoer en Smart Mobility

In de GOL plannen is geen enkele ambitie of doelstelling voor Openbaar Vervoer of Smart Mobility geformuleerd.

Het openbaar vervoer in deze regio is geheel afhankelijk van busvervoer. De enkele jaren geleden ingevoerde snelbusroutes 300 en 301 zijn zeer succesvol ondanks de vaak gebrekkig uitgevoerde dienstregeling, overvolle bussen en slechte fietsstallingen. In de spits hebben de bussen vaak te kampen met vertraging door de filevorming op de A59 en de aansluitende routes.

Intensivering van de buslijnen, verbeteren van de betrouwbaarheid en het aanleggen van vrije busbanen zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren. Optimaal zou een light-rail verbinding zijn (het gaat alleen al tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch om ca. 80.000 inwoners!).

Smart Mobility heeft in de plannen helemaal nog geen aandacht gekregen. Dit kan gefaciliteerd worden met zowel push en pull maatregelen zoals stimuleringsmaatregelen voor andere vervoersvormen, spits mijden, lane pricing, en andere geavanceerde technieken. Daarnaast zijn eenvoudige maatregelen mogelijk, zoals carpoolvoorzieningen, online platforms voor carpoolen en autodelen en slimme lokale en locatie specifieke informatievoorziening over reistijd en reisduur.

Pak de A59 aan!

De nu voorgestelde maatregelen doen niets aan verbetering van de doorstroming van de A59. Er wordt alleen over korte trajecten verkeer verschoven naar het onderliggende wegennet, omdat op- en afritten worden afgesloten. Uiteindelijk zoekt dit verkeer toch de A59 op. De verkeersstudies bevestigen dit beeld ook. Of dit per saldo de doorstroming op de A59 zal verbeteren is zeer de vraag. Door het concentreren van het regionale verkeer op enkele aansluitingen zal de verstoring op die punten alleen maar toenemen. Verbreding van de A59 en verbeteren van de bestaand op- en afritten heeft een sterke voorkeur van de bewoners en is gezien de verkeersdrukke toch noodzakelijk. De verkeersstudies laten ook zien dat de I/C verhouding op de A59 nu en in de toekomst te hoog (>>0,9) blijft. Dat betekent dat het verkeer op de A59 blijft opstropen en files en vertragingen blijven bestaan.

Gegeven de blijvende knelpunten op de A59 neemt het risico op sluipverkeer op het onderliggende wegennet met de voorgestelde oplossingen alleen maar toe. De huidige verkeersstudie wijst al in die richting. De gehanteerde modellering is echter niet geschikt om dit effect goed weer te geven. In werkelijkheid zal het effect van sluipverkeer naar verwachting nog groter zijn. Dit is dus nu niet in de effectbeschrijvingen meegenomen.

Ook de uitgangspunten van de filosofie van **Duurzaam Veilig** geven aan dat verkeer zoveel mogelijk via hoofdwegen moet worden afgewikkeld en zo snel mogelijk daar naar toe moet worden geleid. Het afsluiten van aansluitingen en het verplaatsen van verkeer van de A59 naar het onderliggende wegennet is strijdig met deze uitgangspunten.

Met een verbetering van de A59 is een **INTEGRALE** oplossing mogelijk waarbij de A59 zijn rol als boven regionale verbinding én zijn oorspronkelijke rol als verbinding voor de kernen van de Oostelijke Langstraat duurzaam kan blijven vervullen. De eerder gemaakte keuze om de oplossingen alleen op het onderliggende wegennet te zoeken moet daarvoor worden **HERZIEN**.

Voorbeeld:

De aangepaste aansluiting 42 bij het Ei van Drunen concentreert het verkeer van de voormalige aansluiting 41 en die van aansluiting 42 op één punt waardoor de A59 **NU** al structureel vastloopt bij het Ei. Ook op het onderliggende wegennet is te zien dat door de concentratie op dit punt extra km's en knelpunten ontstaan. Door de verschuiving moet lokaal (vracht-)verkeer extra km's over het onderliggend wegennet afleggen en door het vastlopen van de A59 gaat het lokale verkeer nog meer km's op de interne wegenstructuur afleggen om bij een ander aansluitpunt (43) de A59 op te rijden.

Gevolg hiervan zijn weer de extra conflicten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer, extra geluid en milieubelasting enz. enz.

Als gekozen was voor een grondige reconstructie van de aansluiting 41 op de Wolfshoek was sluiting van de aansluiting 41 niet nodig geweest en was de onnodige extra milieubelasting voorkomen.

Specifieke knelpunten

Drunen-West

De Randweg Drunen-West zou eigenlijk de Randweg Waalwijk-Oost moeten heten. Juist voor Waalwijk is deze weg nodig als de aansluitingen 38 en 39 afgesloten worden. Een prima alternatief kan worden gevonden direct aan de noordzijde van Waalwijk in de vorm van een nieuwe volledige aansluiting tussen afritten 38 en 39. Dan is de combi-aansluiting 39/40 in de Baardwijkse Overlaat niet meer nodig. Zo ontstaat er ook geen doorsnijding of versnippering van de Baardwijkse Overlaat.

Dit gebied kan dan in zijn geheel worden ingezet voor cultuurhistorie, ecologie en natuur en DE verbinding vormen tussen het Van Gogh natuurpark en het rivierengebied/Biesbosch. Deze robuuste verbinding past bij de status van deze natuurgebieden en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van dit gebied. Zo wordt ook voldaan aan de doelstelling van GOL: realisatie van een EVZ in de Baardwijkse Overlaat en is er sprake van een echte INTEGRALE oplossing.

Het dringende verzoek aan u als volksvertegenwoordigers is om de Baardwijkse Overlaat niet aan te tasten met een spaghetti van wegen, viaducten en bruggen, maar vrij te houden van asfalt.

Er is een reëel en betaalbaar alternatief beschikbaar! Op dit moment wordt door Van GOL naar Beter samen met TU Delft dit alternatief verder vormgegeven en wordt er een MKBA opgesteld. Eerste verkenningen geven aan dat dit alternatief zeer positief kan scoren.

Tot slot merken we op dat het door de Stichting aangedragen en door de Stuurgroep uitgewerkte alternatief langs de Overstortweg beter aansluit bij onze doelstellingen dan het alternatief Heidijk. Beide alternatieven voldoen naar onze mening echter niet aan de eisen van INTEGRALE gebiedsontwikkeling en het meenemen van het door ons gepresenteerde alternatief aansluiting 38/39 in de MER is essentieel om tot een goede afweging te komen.

Vlijmen-Oost

Door de huidige plannen is sprake van verschuiving van verkeersdruk van De Akker naar de woonwijken in het gebied rond de Vijfhoevenlaan en andere aangrenzende straten in Vlijmen-Oost. Dit is met alle gevolgen van dien. De verkeerssituatie in Vlijmen is complex. Ontwikkeling van een goede INTEGRALE oplossing vraagt meer tijd en capaciteit van de bewoners. Alternatieven mogelijkheden worden nu door externe deskundige onderzocht. Aanzetten voor een dergelijke oplossing kunnen gevonden worden in het gelijkmatiger spreiden van het verkeer.

Dit kan door:

- het doortrekken van de randweg Vlijmen-Oost naar de Tuinbouwweg en deze op te waarderen tot noordelijke randweg voor Vlijmen;
- meerdere aansluitingen te creëren naar de randweg Vlijmen-Oost;
- het gedeeltelijk openhouden van aansluiting 44, (alleen richting de randweg 's-Hertogenbosch-West en niet naar de A59). Dit kan zowel het noorden als het zuiden van Vlijmen ontlasten. Dit alternatief is ook beschouwd door TU Delft en als kansrijk aangemerkt;
- de aanleg van de verbinding tussen de rotonde Jhr. de la Courtstraat en de nieuwe af- en oprit 43 ten zuiden van de A59 draagt ook bij aan de spreiding van de verkeersdruk. Deze verbinding is nu opgenomen in fase 2. Naar onze mening is hij echter onlosmakelijk verbonden met fase 1.

De woonwijken rond de Vijfhoevenlaan, de Mommersteeg, de Groen van Prinstererlaan en Van Leeuwenhoeklaan gaan vrij zwaar belast worden, zonder dat er in de GOL-plannen ruimte en middelen zijn gereserveerd voor mitigerende maatregelen langs veel van deze wegen. Zolang in de plannen geen 100% zicht is op inrichting van de wegen conform de principes van **Duurzaam Veilig** en het wegnemen van de milieubelasting door het extra verkeer kan er volgens ons geen sprake zijn van goedkeuring voor de GOL plannen.

De eerder door de stichting en andere bewoners aangedragen oplossing voor verschuiven van de aansluiting 43 aan de zuidzijde richting bedrijventerrein Nassaulaan is ook door de Stuurgroep aan u voorgelegd. Gezien de positieve effecten van deze oplossing kan deze naar onze mening zeker worden meegenomen in een totaalplan voor de kernen Vlijmen en Vliedberg.

Aansluiting 45

In de GOL plannen wordt aansluiting 45 om kostentechnische redenen omgebouwd tot een kruising met verkeerslichten en verdwijnen de ongelijkvloerse aansluitingen naar 's-Hertogenbosh-West en afritten naar de A59. Gelet op het verkeersaanbod op deze nieuwe aansluiting vanaf de randweg 's-Hertogenbosch-West is dit geen wenselijke oplossing.

Om te voorkomen dat de verkeersstromen van en naar 's-Hertogenbosch-West vastlopen, zal deze verkeersafwikkeling voorrang krijgen. Met als gevolg files van en naar Vlijmen. Een volledige ongelijkvloerse aansluiting (klaverblad of vergelijkbaar) is de enige robuuste oplossing voor dit punt dat kan worden toegepast. Gelet op de belangen die er spelen zouden de kosten hiervan door de gemeente 's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant en het Rijk moeten worden gedragen. Dit knooppunt overstijgt namelijk de belangen van de Oostelijke Langstraat. Het is de bovenregionale verbinding van Eindhoven-Vught naar Gorinchem-Rotterdam die hier wordt gefaciliteerd.

Verkeersveiligheid/verkeersafwikkeling in de kernen

In de provinciale plannen zijn alleen de nieuwe wegen buiten de kernen opgenomen. De aanpassing van bestaande wegen en nieuwe wegen binnen (en buiten) de kernen komen voor rekening van de gemeenten voor zowel planvorming als kosten. Aanpassing van deze wegen is noodzakelijk vanwege de toegenomen verkeersbelasting op deze wegen, de toenemende verkeersonveiligheid en de toenemende milieubelasting langs deze wegen.

Voor het inrichten van wegen conform de principes van **Duurzaam Veilig** is voor al deze wegen geen zicht op plannen en budgetten binnen de huidige GOL plannen. Zolang deze aanpassingen niet 100% geregeld zijn, kan er geen sprake zijn van goedkeuring voor de GOL plannen.

Kwaliteit van ecologische verbindingen

Voor zowel de Ecologische verbinding ten oosten van Vlijmen als die ten westen van Drunen is gekozen voor een minimale invulling van 25m breed en smalle ecopassages. De ecologische verbinding in Vlijmen-Oost moet ook nog gedeeld worden met water en recreatieve functies. Deze invulling doet geen recht aan de natuurwaarden, die door deze verbindingen verbonden moeten worden. Er kan op deze manier nauwelijks over ontsnippering/ecologische verbindingen worden gesproken en zeker niet op het schaalniveau van nationale parken. De groene zones tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch en zeker die tussen Waalwijk en Drunen zijn op regionaal niveau de enige mogelijkheid om nog een robuuste noord-zuid verbinding te creëren tussen natte natuurplek Moerputten en Sompen en Zooislagen/Biessertpolder en De Loonse en Drunense Drunen, het Van Gogh nationaal park en het rivierengebied. Een veel robuustere invulling van deze zones is meer passend bij de functie die deze moeten vervullen.

Landschap en cultuurhistorie

Het is onbegrijpelijk dat de Baardwijkse Overlaat, die als cultuurhistorisch zeer waardevol gebied is aangemerkt in de GOL plannen wordt opgeofferd aan infrastructuur/wegen. Ook de zogenaamde landschappelijke inpassing met de grote waterpartijen past geheel niet in de cultuurhistorische context en is deels gesitueerd op een zeer kwetsbare plek (het oude bebouwingslint van de vroegere Langstraat tussen Drunen en Waalwijk).

Ondanks de functie van de Overlaat waren permanent watervoerende structuren in dit gebied vroeger niet of nauwelijks aanwezig. Alleen als de Overlaat in werking was, stond het gebied onder water. Daarna viel het weer snel droog om als hooiland gebruikt te kunnen worden. Als bewoners wijzen wij een dergelijke versturende ingreep dan ook sterk af. De door bewoners geopperde ideeën voor het open maken van de voormalige spoordijk steunen we uiteraard wel. Dit past zowel in de cultuurhistorische, landschappelijke als ecologische doelstellingen van het gebied.

Fasering

Een aantal voor de GOL cruciale maatregelen zijn opgenomen in fase 2 of maken zelfs in z'n geheel nog geen deel uit van het concrete maatregelenpakket GOL.

Het is niet acceptabel dat cruciale onderdelen, zoals de westelijke parallelweg op de Vliedberg, de EVZ of de aanpassingen aan bestaande gemeentelijke wegen niet in de GOL plannen zijn opgenomen. Wij pleiten voor bundeling van samenhangende maatregelen in één fase en om minder prioritaire zaken uit te stellen of geheel te laten vervallen.

Verantwoording

Voor deze inspraakreactie is advies ingewonnen bij diverse deskundigen. Onder andere bij de TU Delft voor de verkeerskundige aspecten. Onze standpunten worden door deze deskundigen ondersteund. Wij werken als Stichting aan de verdere uitwerking en onderbouwing van onze standpunten om deze in de vervolprocedure in te kunnen brengen indien noodzakelijk.

Tot slot

Ons doel is nadrukkelijk gericht op verbetering van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. Hiervoor hebben we in de afgelopen periode al diverse positieve bijdragen geleverd. Zo zijn de alternatieven Overstortweg, verschoven aansluiting 43 en diverse inpassingssuggesties mede door de Stichting in de huidige plannen opgenomen. Het doel van de Stichting is nadrukkelijk NIET gericht op het ophouden van de procedures of de planontwikkeling. Om tot een verbetering van de plannen te komen is een integrale visie en aanpak naar onze mening dringend gewenst. Voor een evenwichtige besluitvorming is het onderzoeken van voldoende en de juiste alternatieven daarom noodzakelijk. Wij vragen dan ook nadrukkelijk om in de MER-studie en MER-rapportage de aangedragen alternatieven mee te nemen zodat een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming kan plaatsvinden. Alleen bij een goede en volledige effectbeschrijving van alle onderscheiden alternatieven kan deze besluitvorming evenwichtig en duurzaam zijn. Het ontbreken van cruciale alternatieven kan in de verdere besluitvorming tot onnodige en in onze ogen zelfs ongewenste vertraging leiden. Als bewoners hebben wij alle belang bij een snelle aanpak van de knelpunten in onze omgeving, daaraan willen wij dan ook nadrukkelijk bijdragen.

Essentieel daarbij is dat:

- problemen bij de **bron** worden aangepakt;
- **kansen** op echte verbetering worden benut;
- **nieuwe inzichten** leidend zijn en eerder gemaakte keuzes heroverwogen worden;
- zorgvuldige planvorming met de betrokkenen kan leiden tot een **snelle en soepele** besluitvorming.

Dit onder het motto: **Van GOL naar Beter!**

Met vriendelijke groet,

Stichting **van GOL naar Beter**

Ed van Uijen
Voorzitter

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