

# Inspraakreactie

Kenmerk : VGNB20161117

Datum : 17 & 18 november 2016

**Geachte leden van de Gemeenteraad van Heusden/Waalwijk** –resp-  
**Geachte leden van Provinciale Staten van Noord-Brabant** –resp-  
**Geachte leden van het Algemeen Bestuur van Waterschap Aa en Maas,**

Als bewoners uit het GOL gebied en lid van de Stichting Van GOL naar Beter maken wij graag gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze op de voorliggende keuzes van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat aan u toe te lichten.

Het idee van INTEGRALE gebiedsontwikkeling omarmen wij van harte. De noodzaak om op verschillende terreinen tot verbeteringen te komen is voor ons duidelijk. In de GOL plannen krijgen veel facetten de aandacht.

Wat we echter missen is een INTEGRALE aanpak en visie. Veel van de plannen en maatregelen die nu in het GOL worden voorgesteld zijn een optelsom van **soms al decennia oude-** bestaande plannen en vooraf gemaakte keuzes. Van een echte INTEGRALE gebiedsontwikkeling is naar onze mening helaas nog te weinig sprake.

Het resultaat van de nu voorliggende varianten is per saldo:

- het verkeer in de kernen neemt fors toe ten opzichte van "niets doen"; (dit staat letterlijk in de achtergrond notities!)
- cruciale groen-blauwe corridors tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch worden versnipperd.

In plaats van een positieve score op INTEGRALE gebiedsontwikkeling worden er alleen een paar specifieke verkeersknelpunten opgelost. We zien geen INTEGRALE verbetering.

Verkeersknelpunten zijn hét thema van de Oostelijke Langstraat. Er is vooral veel gestudeerd op verkeer. Doorstroming en veiligheid van de A59 en het ontlasten van het onderliggend wegennet **-verkeer uit de kernen-** zijn belangrijk thema's van de GOL. De vooraf gemaakte keuze om de aanpak van de A59 buiten de GOL plannen te houden is voor ons dan ook onbegrijpelijk. Juist hier zijn mogelijkheden die nu **niet** meegenomen worden.

Mogelijkheden zoals Fiets en Openbaar Vervoer worden slechts zijdelings genoemd of zijn vaag in de planvorming meegenomen.

Voor de ruimtelijke opgaven in het gebied, zoals water en groen is de indruk dat deze nu als compensatie/ inpassing binnen de verkeersopgave zijn ingepast. Kansen om hier **echt** integraal en duurzaam tot een robuuste invulling te komen zijn niet benut.

Storend op dit moment is dat er in de effectbeschrijvingen en beoordelingen uit achtergrond notities aanwijsbare fouten zitten op zeer storende punten. Ook in de vertaling van de achtergrond documenten naar de tot nu toe gegeven presentaties zitten fouten waardoor u op het verkeerde been wordt gezet.

Een voorbeeld: er wordt gesteld dat de doelstelling verkeer uit de kernen positief scoort terwijl er per saldo meer verkeer door de bebouwde kommen gaat in de gepresenteerde varianten dan in het NUL alternatief.

Wij willen u een aantal alternatieven ter overweging meegeven.

### **1. Fiets**

Er zijn goede mogelijkheden om tot een robuuste fietsinfrastructuur te komen.

#### Bijvoorbeeld:

Het aanleggen van de F59 op het Halve Zolenlijntje tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk; dit is **maar** 15 km. Door het hoge snelheidsfietspad F59 zou het verkeer op de A59 met 6% kunnen verminderen. Dat heeft meer effect dan de nu voorgestelde voorkeursalternatieven. Een sterke INTEGRALE visie en impuls voor fietsen in de gehele regio zal dit effect nog verder vergroten.

### **2. Openbaar Vervoer en Smart-Mobility**

Het Openbaar Vervoer in de Langstraat bestaat volledig uit busverbindingen. Snelle busdiensten zijn nu al succesvol. Vrij liggende busbanen zijn er niet. Hier zijn nog veel kansen. Er is ook niet gekeken naar Smart-Mobility oplossingen. Deze hebben zich op andere plaatsen al bewezen.

Gelet op de afstanden en de structuur van de Oostelijke Langstraat zijn Openbaar Vervoer, fiets en Smart-Mobility oplossingen zeer kansrijk.

### **3. Aanpak van de A59**

Met de voorgestelde alternatieven blijven de files op de A59 bestaan. Er worden enkele aansluitingen opgeheven en het verkeer wordt via het onderliggend wegennet naar de resterende aansluitingen geleid. Opstoppen op de A59 blijven bestaan of nemen toe.

Door de voorkeursalternatieven is het risico groot dat er sluipverkeer van de A59 of de N261 (Eftelingweg) door de kernen gaat rijden erg groot. Dit kan in het gebruikte verkeersmodel niet worden gesimuleerd (zie referentie TU Delft).

Verbreiding van de A59 met handhaving van zoveel mogelijk aansluitingen is hiervoor een oplossing. Dan kan de A59 zijn functie als verbindingsweg tussen de dorpen van de Langstraat behouden. Door de vooraf gemaakte keuzes is dit alternatief NIET onderzocht. De MER-studie en de MER-rapportage zijn daardoor onvolledig.

#### **4. Baardwijkse Overlaat/Waalwijk-Drunen**

Een reëel alternatief is verplaatsing van een nieuwe aansluiting 39/40 naar een locatie ten noorden van Waalwijk. Daarmee kan de westelijke Randweg Drunen vervallen. Dit alternatief is **niet** meegenomen in de varianten afweging om een voor ons onbegrijpelijke redenen. Met dit alternatief blijft de Baardwijkse Overlaat vrij van nieuwe infrastructuur én kan deze ruimtelijk worden versterkt overeenkomstig de doelen van de provincie. Dit biedt enorme kansen voor deze belangrijke groene ruimte.

Onze variant leidt tot minder milieubelasting in Drunen en Waalwijk. De variant zorgt voor een goede ontsluiting van Waalwijk-Noord en het nieuwe bedrijventerrein Haven 8 en 9. Door deze variant niet mee te nemen, geeft de MER een onvoldoende beeld van de mogelijkheden. Dit kan in de verdere procedure tot ongewenste vertraging leiden. Ook voor bewoners is een lange procedure niet wenselijk.

#### **5. Varianten Vlijmen**

De voorgestelde variant Vlijmen-Oost / 's-Hertogenbosch-West (aansluiting 44 en 45) met de Oostelijke Randweg Vlijmen bieden geen robuuste en duurzame oplossing. De verkeersknelpunten in Vlijmen worden verschoven naar andere locaties, zoals naar de Vijfhoevenlaan, Mommersteeg en Wolput. De gekozen oplossing voor knooppunt 45 met verkeerslichten is niet toekomstvast.

Een robuuste oplossing voor dit gebied is complex. Ontwikkeling van een goede INTEGRALE oplossing vraagt meer tijd en capaciteit.

Onderdelen van een dergelijke oplossing zijn:

- het versterken van de fietsinfrastructuur binnen de kernen en tussen de kernen van Vlijmen/Vliedberg/Het Hoog;
- het benutten van de Tuinbouwweg als een volwaardige rondweg;
- het spreiden van de verkeersdruk over de beschikbare wegen door het deels open laten van aansluiting 44, in plaats van de verkeersdruk te concentreren op de Vijfhoevenlaan en Mommersteeg;
- het samenvoegen van fase 1 en fase 2 onderdelen;
- het maximaal inrichten van de bebouwde kommen volgens de principes van Duurzaam Veilig.

**Over de varianten die de Stuurgroep GOL aan u voorlegt zijn we helder:**

*De studieresultaten geven géén volledig beeld en zijn ontoereikend om volgend jaar tot een keuze in het PIP op basis van de MER te komen.*

Van de voorgestelde varianten scoren de variant Overstortweg in de Baardwijkse Overlaat én de variant 'verschuiven afrit 43 Nieuwkuijk', voor ons bewoners op belangrijke onderdelen beter dan de NRD varianten Heidijk en rotonde Jhr. de la Courtstraat.

**Van alle door de Stuurgroep voorgelegde alternatieven willen wij u nog het volgende meegeven:**

- de berekende positieve verkeerseffecten van deze alternatieven zijn vaak slechts marginaal. De totale verkeersdruk binnen de bebouwde kommen neemt toe. (zie achtergrondnoties) Een niet beschreven effect is de verkeerstoename direct langs de bebouwde kommen;
- de verkeersveiligheid op de A59 verbetert niet. Op het onderliggende wegennet verslechtert de verkeersveiligheid door meer conflicten tussen auto's, fietsers en voetgangers; (zie achtergrond notities)
- het gebruikte verkeersmodel is niet toereikend om alle effecten in beeld te brengen. Vooral sluipverkeer en verkeersgedrag in de spits -zoals files- kunnen met de gebruikte modellering onvoldoende worden gesimuleerd; (zie notitie J.A Annema TUDelft)
- er ontbreekt een maatschappelijk kosten baten analyse (MKBA);
- de beschikbare groene ruimte wordt sterk versnipperd door nieuwe wegen.

Voor deze inspraakreactie is advies ingewonnen bij diverse deskundigen o.a. TU Delft voor de verkeerskundige aspecten. Onze standpunten worden door deze deskundigen ondersteund.

**Tot slot**

Willen wij u nogmaals vragen om te kiezen voor een INTEGRALE gebiedsontwikkeling waarbij:

- de problemen bij **de bron** worden aangepakt;
- kansen op **echte verbetering** worden benut;
- **nieuwe inzichten** leidend zijn in plaats van verouderde plannen en eerder gemaakte keuzes;
- een zorgvuldige planvorming met de juiste afweging van alternatieven kan leiden tot een **soepele en snelle besluitvorming in 2017**.

Onder het motto SAMEN willen wij met u Van GOL naar Beter!

Hartelijk dank,

namens,

De inwoners van de Oostelijke Langstraat