

Aan: De voorzitter en leden van de stuurgroep GOL
De gedeputeerde de heer Erik van Merrienboer
Leden van provinciale staten van Noord Brabant

"Gol kan echt beter!"

Kenmerk : VGNB20170105

Datum : 11 januari 2017

Geachte Stuurgroep, gedeputeerde en leden van provinciale staten van Noord Brabant

De stichting van Gol naar Beter heeft kennis genomen van de keuzes inzake de GOL die de stuurgroep op 9 december 2016 gemaakt heeft.

Wij tekenen met kracht protest aan tegen de gemaakte keuzes.

De gemaakte keuzes voldoen voor het overgrote deel niet aan de gestelde doelen zoals deze onder andere verwoord zijn in de BOK.

Het is ook u ongetwijfeld bekend, dat de gemaakte keuzes weinig draagvlak hebben onder een groot deel van de inwoners in het GOL gebied. En dat, terwijl er mogelijkheden zijn die meer recht doen aan de gestelde doelen en op draagvlak van het overgrote deel van de inwoners kunnen rekenen.

Wij vragen u dringend, om gezien het voorgaande, geen grond aankopen dan wel grondruil alsmede het aankopen van onroerend goed te doen tot het moment dat de plannen definitief zijn vastgesteld. Het mag en kan niet zo zijn dat het democratische en bestuurlijke proces voor voldongen feiten wordt gesteld door premature stappen. Voor wat betreft de aankopen van grond en onroerend goed, merken wij op dat met name in GOL West er de schijn is van belangenverstrengeling van partijen.

Er zijn in de aanloop naar de MER door belanghebbende verschillende zienswijze ingediend die meer recht doen aan de gestelde doelen. Wij noemen u uit de factsheets zienswijze 62 en zienswijze 72 welke wij bijsluiten. De afweging van zienswijze 62 is niet cijfermatig onderbouwd. Zienswijze 72 scoort op alle punten volgens de GOL voldoende met uitzondering van het financiële plaatje. Onder andere de stichting maar ook politieke partijen hebben om een overzicht van de kosten van, en afweging van deze variant gevraagd. Tot op de dag van vandaag is dit ondanks de toezeggingen van bestuurders niet gedaan. Wij vragen hier nu wederom uitdrukkelijk om.

Het is u bekend dat zienswijze 72 beoordeelt is door wetenschappers van de Technische Universiteit Delft. Deze zien ook deze oplossing als de beste keuze. Bovendien is het een keuze die op instemming van een grote meerderheid van bewoners uit het gebied van GOL West kan rekenen.

Wij zien hetzelfde effect bij de ingebrachte zienswijze 62. Waarvoor wij de wetenschappers van de Technische Universiteit Delft in alle onafhankelijkheid zullen vragen om ook deze zienswijze te beoordelen.

Het lijkt er op dat de afwijzing van de zienswijzen 62 en 72 op verkeerde gronden is gebeurd (onvoldoende kosten van andere maatregelen meegewogen die kunnen vervallen). Daarnaast zou de slechte effectscore van de voorkeursvariant(en) op basis van de resultaten van de MER-studie tot een heroverweging van deze zienswijze (of andere zienswijzen) moeten leiden. Juist in deze fase van de MER is heroverweging een belangrijke stap, zeker gezien de negatieve effecten en slechte doelrealisatie van de onderzochte varianten.

Ook is het u bekend dat uit de eigen achtergrond rapporten van de GOL blijkt dat de belangrijkste doelstelling van de BOK, : de doorstroming van de A59 in de ochtend- en avondspits totaal niet gerealiseerd gaat worden. De GOL cijfers geven aan dat het verkeer niet eens meer in de file staat maar gewoon muurvast. Een integrale aanpak waarbij de problemen van de A59 op de A59 zelf worden aangepakt (en NIET op het onderliggende wegennet!) is daarom essentieel. Aanleg van een derde rijbaan, spitsstroken of andere maatregelen om de capaciteit op de A59 te vergroten zijn onontkoombaar. Zeker nu ook de knelpunten Hooipolder en Empel aangepakt lijken te gaan worden.

De nu door de Stuurgroep gekozen voorkeursvarianten zullen alleen leiden tot een enorme toename van sluipverkeer. De gebruikte verkeersmodellen geven daarin geen inzicht. Andere zorgpunten die de gekozen voorkeursvarianten nog verder onder druk zetten zijn de enorme toename van het autoverkeer in de laatste maanden nu de economie weer aantrekt die niet in de modellen is verwerkt en de snelle groei van het bedrijventerrein Haven 8 waardoor de uitbreiding van dit bedrijventerrein met Haven 9 in de ontwikkelingen moet worden meegenomen.

Ten aanzien van de gevolgde procedure stellen we als Stichting van GOL naar Beter het volgende vast:

de Stuurgroep heeft in zijn informatie naar bestuurders en omwonenden de resultaten van de studies niet correct of onvolledig gepresenteerd waardoor de volgende zaken niet of onjuist zijn belicht:

- de doelrealisatie t.a.v. de BOK wordt niet gehaald > dit is niet gemeld;
- de doorstroming op de A59 in zijn algemeenheid verbetert niet, er is gedaan alsof de verbetering op kleine trajecten door het verschuiven of afsluiten van op- en afritten een significante verbetering betekent;
- de leefbaarheid in de kernen wordt in zijn totaliteit negatief beïnvloed > er is gepresenteerd alsof deze verbetert;
- de verkeersveiligheid neemt af > er is gepresenteerd alsof deze verbetert;
- er is geen onderzoek gedaan naar de effecten van de geconcentreerde verkeersstromen op de overblijvende aansluitingen op de doorstroming van de A59, gezien de hoge aantallen is de kans op forse structurele verslechtering van de doorstroming reëel;
- de aanvullende kosten die gemaakt moeten worden om de leefbaarheid te borgen en de aanvullende verkeersmaatregelen die nodig zijn om de plannen uit te voeren zijn niet gepresenteerd.

De Stuurgroep heeft moeten concluderen dat alternatieven die door de bewoners zijn ingebracht beter presteren dan de door de Stuur- en Projectgroep zelf ontwikkelde varianten. Met als treurig dieptepunt de situatie bij de Jhr. de la Courtstraat waar de Stuurgroep zelfs serieus de verwijdering van de fietspaden als optie heeft overwogen!

Voor de varianten in de Baardwijkse Overlaat is door Stuurgroep opportunistisch "geshopt" in de effectbeschrijvingen en gebruik gemaakt van onkundige en onjuiste beoordelingen in de effectbeschrijvingen waar door de stichting herhaald op is gewezen.

Ondanks de bewezen kwaliteit van de bewonersinbreng was van een gelijkwaardige dialoog echter geen sprake. De dialoog bleef beperkt tot het praten over "boompjes en bankjes" de echte alternatieven konden alleen via de formele inspraaklijn worden ingebracht.

Deze manier van werken is bestuurlijk onbehoorlijk en democratisch gezien verwerpelijk.

De conclusie moet zijn dat er voor de gekozen voorkeursvarianten geen sprake kan zijn van een (democratisch) draagvlak. Het niet toevoegen van extra varianten aan de nadere MER onderzoeken is zowel bestuurlijk als democratisch een onjuiste beslissing.

De stichting van GOL naar Beter legt met dit schrijven bovenstaande conclusies richting u als Stuurgroep ondubbelzinnig vast. Het niet meenemen van aanvullende varianten en het niet kiezen voor een integrale benadering van de problematiek kan dan ook niet op onze steun rekenen. Dit betreuren wij ten zeerste omdat hiermee een belangrijke kans wordt gemist en we (onnodig) gedwongen worden later in de procedure hier alsnog op terug te moeten komen.

Wij zien uw reactie graag uiterlijk voor 14 januari 2017 tegemoet.

Vriendelijke groet,

Stichting **van GOL naar Beter**

Ed van Uijen
Voorzitter

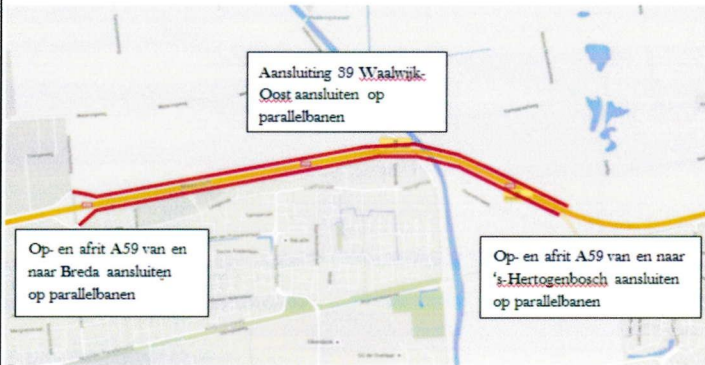
Molensteeg 17
5151 AA Drunen
e-mail : vangolnaarbeter@gmail.com
tel : 06-20097494

Bijlagen:

- Factsheet Zienswijze 62 uit de NRD
- Factsheet Zienswijze 72 uit de NRD

62	Ontsluiting Vlijmen-oost via aansluiting Engelen, de Haverlij en de Bellaard	
Beschrijving:	Het benutten van aansluiting Engelen (nummer 46), de Haverlij en de Bellaard in plaats van aansluiting 's-Hertogenbosch-west (nummer 45) en de geprojecteerde randweg voor de ontsluiting Vlijmen. Bij deze variant komt er dus geen nieuwe randweg ten oosten van Vlijmen.	
Bron:	Insprekers: 13, 33, 52, 79, 81.	
Kaartje:	 Kaartje van het ingediende idee.  Kaartje van de voorkeursvariant. De nieuwe randweg bij Vlijmen is met oranje aangegeven	
Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? JA 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? Ja (met als nuance dat deze nieuwe infrastructuur niet aansluit op de Grassen). 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? JA 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? JA 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? JA 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? JA	
Resultaat stap 3 (= integrale)	1) verkeer & vervoer	Op de A59 blijft het verkeer nagenoeg gelijk. Op de Wolput neemt het verkeer toe met circa 10% net als op de andere wegen in de kern van

beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).		Vlijmen. Deze toename komt door het relatief aantrekkelijker worden van de route door de kern omdat het idee leidt tot een langere route naar de A59 dan de voorkeursvariant. Op de Haverlij neemt het verkeer toe met circa 50%. Op de Bellaard verdubbelt het verkeer. Op de Tuinbouwweg is sprake van een lichte toename van het verkeer.
	2) geluid	Het idee leidt tot een grotere geluidsbelasting op woningen vanwege de toename van het verkeer in de kern van Vlijmen (waar de meeste bebouwing is gelegen).
	3) luchtkwaliteit	Het idee leidt tot iets hogere concentraties bij woningen vanwege de toename van het verkeer in de kern van Vlijmen (waar de meeste bebouwing is gelegen).
	4) externe veiligheid	Niet onderscheidend omdat de oostelijke randweg niet worden opengesteld voor (doorgaand) transport van gevaarlijke stoffen.
	5) gezondheid (GES)	Het idee scoort slechter vanwege meer verkeer door de kern van Vlijmen.
	6) natuur	Het idee heeft minder effecten dan de voorkeursvariant omdat voor het idee geen nieuwe weg nodig is.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Het idee heeft minder effecten dan de voorkeursvariant omdat voor het idee geen nieuwe weg nodig is
	8) bodem en water	Het idee heeft minder effecten dan de voorkeursvariant omdat voor het idee geen nieuwe weg nodig is
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Het idee is maakbaarder / vergunbaarder dan de voorkeursvariant omdat er voor het idee geen nieuwe wegen worden aangelegd.
	10) risico's	Het idee heeft minder risico's dan de voorkeursvariant omdat voor het idee geen nieuwe weg nodig is.
	11) kosten	Het idee kost minder dan de voorkeursvariant omdat voor het idee geen nieuwe weg nodig is (wel opwaardering van bestaande wegen).
	12) mitigeerbaarheid	De minder goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling is niet te mitigeren zonder ingrijpende ontwerp aanpassingen. Negatieve effecten van geluid zijn mitigeerbaar met bijvoorbeeld stil asfalt en/of geluidsschermen.
	Afweging	Het idee vervalt omdat het idee leidt tot extra verkeer in Vlijmen terwijl een afname van verkeer in de kernen een van de hoofddoelen van GOL is. Dit weegt zwaarder dan de negatievere milieueffecten van de voorkeursvariant op overige thema's zoals natuur en landschap.

72	Parallelstructuur Waalwijk en handhaving aansluitingen 38, 39 en 40
Beschrijving:	De aanleg van een parallelstructuur aan beide zijden van de A59 waarbij aansluitingen 38, 39 en 40 gehandhaafd worden. Bij de voorkeursvariant komen aansluiting 38 en 39 te vervallen en wordt aansluiting 40 anders vormgegeven.
Bron:	Insprekers: 3, 33, 79, 81.
Kaartje:	 Kaartje van het ingediende idee.
Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? JA 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? JA 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? JA 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? JA 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? JA 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? NEE (Voor de realisatie van de parallelstructuur is verplaatsen van de A59 nodig over circa 1 km lengte en moeten opstallen worden opgekocht. Dit kost > 7,5 mln euro extra).