



Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost en West
Nota van Beantwoording Zienswijzen

Provincie Noord-Brabant



Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost en West

Nota van Beantwoording Zienswijzen

15 mei 2018

De Nota van Beantwoording Zienswijzen is opgesteld in opdracht van de Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten Heusden, Waalwijk, 's-Hertogenbosch en het waterschap Aa en Maas

Rapportnummer: 212x01097 / Nota van Beantwoording Zienswijzen

IMRO-ident.nummer: NL.IMRO.9930.ipgoloost-va01
NL.IMRO.9930.ipgolwest-va01

Datum: 15 mei 2018

Contactpersoon opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant, Peggy van 't Veer

Projectleider NBIC: Wim de Ruiter

Opgesteld door: Joost van der Aa, Corianne Verberne, Noud van der Heijden

Controle door: Corianne Verberne

Vrijgegeven door: Wim de Ruiter

Nota van antwoord zienswijzen PIP's en Uitvoeringsbesluiten GOL West en GOL Oost

Definitief

Rapportnummer: 212x01097_01

IMRO-identificatienummers: NL.IMRO.9930.ipgolwest-va01
NL.IMRO.9930.ipgoloost-va01

Datum: 15 mei 2018

Contactpersoon opdrachtgever: Peggy van 't Veer

Projectteam BRO: Wim de Ruiter, Corianne Verberne, Jasmijn van Tilburg, Joost van der Aa en Noud van der Heijden

Trefwoorden: --

Bron foto kافت: Abstract

Beknopte inhoud: --

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING

6

2. BEHANDELING ZIENSWIJZEN PIP GOL WEST EN GOL OOST en MER

11

Thema 1: Nut en Noodzaak

11

Thema 2: Voorkeursalternatieven (VKA) GOL (algemeen)

24

Thema 2A: RO Voorkeursalternatief (VKA): aansluiting 40 en noordelijke parallelstructuur A59

41

Thema 2B: RO Voorkeursalternatief (VKA): Westelijke randweg Drunen

58

Thema 2C: RO Voorkeursalternatief (VKA): Doortrekken Spoorlaan Drunen

63

Thema 2D: RO Voorkeursalternatief Aansluiting 43 (Nieuwkuijk) en zuidelijke parallelstructuur Nieuwkuijk

63

Thema 2E: RO Voorkeursalternatief (VKA): Aansluiting 45 en Randweg Vlijmen Oost

77

Thema 3A: RO Voorkeursalternatief (VKA): Fietsverbinding: Snelfietsroute (SFR)

101

Thema 3B: RO Voorkeursalternatief (VKA): Fietsverbinding Wolput-Haarsteeg

104

Thema 3C: Fietsverbinding Hoogeindse Rondweg / Valkenvoortweg

106

Thema 4: Ecologische verbindingzones

107

Thema 5: HOWABO

108

Thema 6: Ruimtelijk beleid

108

Thema 7: MER - Methodiek

117

Thema 8: MER – Achtergrondrapporten

129

Thema 9: Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP)

136

Thema 10: Verkeer en veiligheid

139

Thema 11: Cultuurhistorie, Archeologie en Landschap

162

Thema 12: Kwaliteit van de leefomgeving : geluid, luchtkwaliteit, trillingen, gezondheid, externe veiligheid, uitzicht

174

Thema 13: Landbouw

208

Thema 14: Bodem

212

Thema 15: Natuur	212
Thema 16: Water	239
Thema 17: Wijze van bestemmen	241
Thema 18: Gevolgde procedure	246
Thema 19: Planschade en nadeelcompensatie	257
Thema 20: Eigendom	261
Thema 21: Uitvoerbaarheid	265
 3. ZIENSWIJZEN UITVOERINGSBESLUITEN	 269
1: Besluit hogere grenswaarde Wet geluidhinder	269
2: Ontheffingen Wnb beschermde soorten	271
3: Vergunning Wnb bescherming Natura 2000	275
4: Ontheffingen op grond van de Wegenwet	277
5: Projectplan HoWaBo	278
 4. BRABANT ADVIES	 279
 5. OVERZICHT WIJZIGINGEN	 284
5.1 Wijzigingen als gevolg van ontvangen zienswijzen	284
5.1.1 Wijzigingen in het inpassingsplan GOL West	284
5.1.2 Wijzigingen in het inpassingsplan GOL Oost	290
5.1.3 Wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten	297
5.2 Ambtshalve wijzigingen	297
5.2.1 Ambtshalve wijzigingen in het inpassingsplan GOL West	297
5.2.2 Ambtshalve wijzigingen in het inpassingsplan GOL Oost	309
5.2.3 Ambtshalve wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten	319

BIJLAGEN

Bijlage 1: Voorlopig toetsingsadvies en definitief toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Bijlage 2: Brabant Advies

Bijlage 3: Verkeersberekeningen bewonersvariant 62

1. INLEIDING

Algemeen

Van 4 november 2017 tot en met 15 december 2017 hebben in het kader van de Gebiedsontwikkelingen Oostelijke Langstraat (GOL) ter inzage gelegen:

1. Het ontwerp-inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat West, MER en onderliggende stukken.
2. Het ontwerp-inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost, MER en onderliggende stukken.

Om GOL uit te kunnen voeren zijn daarnaast zogenaamde uitvoeringsbesluiten nodig. Gelijktijdig met de ontwerp-inpassingsplannen hebben de volgende ontwerp-uitvoeringsbesluiten ter inzage gelegen:

1. Provincie Noord-Brabant:
 - vergunning Wet Natuurbescherming, bescherming van Natura 2000 (Omgevingsdienst Brabant Noord);
 - ontheffing Wet Natuurbescherming, bescherming van planten en dieren (Omgevingsdienst Brabant Noord);
2. Minister van Infrastructuur en Waterstaat:
 - ontheffing op grond van de Wegenwet;
3. Waterschap Aa en Maas:
 - Ontwerp projectplan ontwatering Moerputten, aanpassing eco-tunnel en tracéwijziging compartimenteringskade (partiele herziening projectplannen HO-WABO en Moerputten/Vlijmens Ven);
4. Gemeente Heusden:
 - hogere waarde als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Van 17 maart 2018 tot en met 20 april 2018 hebben vervolgens een tweetal aanvullende ontwerp-uitvoeringsbesluiten ter inzage gelegen. Het gaat hierbij om:

5. Provincie Noord-Brabant:
 - ontheffing Wet Natuurbescherming, bescherming van planten en dieren (Omgevingsdienst Brabant Noord);
6. Minister van Infrastructuur en Waterstaat:
 - ontheffing op grond van de Wegenwet.

Binnengekomen zienswijzen

Eenieder kon naar aanleiding van de ontwerpbesluiten een zienswijze indienen. Op de ontwerpbesluiten zijn binnen de zienswijzentermijnen ruim 200 zienswijzen binnengekomen.

De ontvangen zienswijzen zijn geregistreerd. Elke indiener heeft een uniek nummer gekregen. Zienswijze nummer 80 had geen inhoud. Gevraagd is aan indiener om zijn zienswijze verder in te vullen. Dit is niet gebeurd. Dit nummer is dan ook niet terug te vinden in deze nota van beantwoording. Nummer 150 betreft de zienswijze van de stichting van GOL naar Beter. Er zijn vele indieners die zich volledig aansluiten bij deze zienswijze. Al deze indieners kunnen bij zienswijze nummer 150 de antwoorden zien van Provinciale Staten op deze zienswijze.

In deze Nota van Antwoord zienswijzen zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Indien de zienswijze aanleiding geeft tot wijzigen van het inpassingsplan is dit tevens aangegeven. Dit is terug te vinden in de conclusie onder elk thema. Omdat het aantal inhoudelijke punten in de zienswijzen groot is en er sprake is van zeer veel zienswijzen met een inhoudelijk zelfde strekking, is gekozen voor een thematische behandeling. Als inhoudelijke punten van indieners overeenkomen zijn deze ook zoveel mogelijk gelijk beantwoord. In dat geval staan er meerdere registratienummers bij de zienswijze.

De behandeling geschiedt in tabelvorm waar bij de meeste thema's in de eerste rij een algemene inleiding op het thema is opgenomen dat het kader geeft voor de beantwoording van de zienswijzen. De tabel bestaat vervolgens uit vier kolommen. De eerste kolom geeft het nummer aan van elk inhoudelijk punt uit de zienswijzen. Dat nummer bestaat uit een cijfer gekoppeld aan het thema en een letter voor elk inhoudelijk punt zodat op eenvoudige wijze kan worden gezocht en verwezen naar een specifiek inhoudelijk punt. In de tweede kolom zijn de nummers van de indieners opgenomen die over dit inhoudelijke punt een zienswijze hebben ingediend. In de vierde kolom is het betreffende inhoudelijke punt van de zienswijzen samengevat (in sommige gevallen gestandaardiseerd omdat deze betrekking had op meerdere zienswijzen) en van een antwoord voorzien. Aan het einde van elk thema is aangegeven in de conclusie of de zienswijzen leiden tot een wijziging in één of beide ontwerp-inpassingsplannen en/of in één of meer van de ontwerpbesluiten.

In de beantwoording wordt steeds in het algemeen over 'de indiener' van de zienswijze geschreven. Feitelijk is de indiener soms een gemachtigde, die namens één of meerdere cliënten een zienswijze heeft ingediend. Voor de leesbaarheid wordt desondanks geschreven over de indiener. Ook als er meerdere indieners zijn wordt in het algemeen gesproken over de 'indiener'.

Thema's zienswijzen

De thema's die in de zienswijzen aan de orde komen zijn:

Nummer	Thema's
1.	Nut en noodzaak
2.	Voorkeursalternatieven (VKA) GOL (algemeen wegen)
2A.	RO Voorkeursalternatief (VKA): aansluiting 40 en noordelijke parallelstructuur A59
2B.	RO Voorkeursalternatief (VKA): Westelijke randweg Drunen
2C.	RO Voorkeursalternatief (VKA): Doortrekken Spoorlaan Drunen
2D.	RO Voorkeursalternatief (VKA): Aansluiting 43 (Nieuwkuijk) en zuidelijke parallelstructuur Nieuwkuijk
2E.	RO Voorkeursalternatief (VKA): Aansluiting 45 en randweg Vlijmen Oost
3A.	RO Voorkeursalternatief (VKA): Fietsverbinding: Snelfietsroute (SFR)
3B.	RO Voorkeursalternatief (VKA): Fietsverbinding Wolput-Haarsteeg
3C.	Fietsverbinding Hoogeindse Rondweg / Valkenvoortweg
4.	Ecologische verbindings zones
5.	HOWABO
6.	Ruimtelijk beleid
7.	MER – Methodiek
8.	MER – Achtergrondrapporten
9.	Ruimtelijk Kwaliteitsplan
10.	Verkeer en veiligheid
11.	Cultuurhistorie, Archeologie en Landschap
12.	Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, uitzicht
13.	Landbouw
14.	Bodem en explosieven
15.	Natuur
16.	Water
17.	Wijze van bestemmen
18.	Gevolgde procedure
19.	Planschade en nadeelcompensatie

20.	Eigendom
21.	Uitvoerbaarheid

Anonimisering

Op grond van de *Wet bescherming persoonsgegevens* is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Daarom noemen wij de indieners van zienswijzen in deze zienswijzennota niet bij naam.

Wijze van behandeling uitvoeringsbesluiten

In hoofdstuk 3 komen de zienswijzen aan bod die specifiek zien op de verschillende uitvoeringsbesluiten.

Toetsing Brabant Advies

De Provinciale Raad voor de Leefomgeving (PRL) heeft een wettelijke rol in het adviseren over MER-projecten in de provincie Noord-Brabant. In dat kader heeft de PRL op 21 februari 2018 advies uitgebracht over de inpassingsplannen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Dit zogenaamde Brabant Advies is als bijlage 2 gevoegd bij deze Nota van Beantwoording Zienswijzen. In hoofdstuk 4 komt dit toetsingsadvies aan de orde. Deze is samengevat en van een reactie voorzien.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. heeft een toetsingsadvies gegeven over het MER. Zij constateert dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Verwezen wordt naar paragraaf 5.5 van de toelichting van beide inpassingsplannen, waarin hier nader op ingegaan wordt.

Wijzigingen in beide inpassingsplannen

In hoofdstuk 5 zijn alle wijzigingen van beide inpassingsplannen ten opzichte van de ontwerpbesluiten op een rij gezet naar aanleiding van de zienswijzen en naar aanleiding van ambtshalve opmerkingen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de toelichting, de regels en de verbeelding. De regels en verbeelding zijn juridisch bindend. De wijzigingen daarin zijn nauwkeurig omschreven.

De toelichting is niet bindend. De redactionele (niet inhoudelijke) wijzigingen in de toelichting worden niet genoemd. De inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de beide ontwerp inpassingsplannen zijn wel op een rij gezet.

In sommige gevallen hebben de zienswijzen geleid tot wijzigingen in het wegontwerp. Deze wijzigingen passen reeds binnen de regels en de verbeeldingen van de inpassingsplannen en leiden dus niet tot aanpassingen van de ontwerp regels en ontwerp verbeeldingen. Deze wijzigingen zijn wel in de toelichting van de beide inpassingsplannen opgenomen.

Wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten

In hoofdstuk 5 worden ook de wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten ten opzichte van de ontwerpbesluiten op een rij gezet.

2. BEHANDELING ZIENSWIJZEN PIP GOL WEST EN GOL OOST en MER

Nr.	Indiener	Onderdeel	Onderwerp
1			Thema 1: Nut en Noodzaak
		Algemeen	<u>1. Nut en noodzaak GOL</u> De GOL is noodzakelijk omdat in de huidige situatie sprake is van een dichtbevolkt en intensief gebruikt gebied aan weerszijden van de drukke en belangrijke verkeersader A59. Dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid van het gebied onder druk komt te staan. Er ontstaan knelpunten in de verkeersafwikkeling en toekomstige geplande ontwikkelingen zorgen ervoor dat deze knelpunten alleen nog maar verder gaan toenemen. De A59 vormt tevens een grote barrière tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de snelweg. Op ecologisch gebied ontbreken er schakels in het gewenste Natuur Netwerk Brabant (NNB) en de snelweg belemmert de uitvoering van het project Hoogwater-aanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo). Met GOL wordt niet alleen beoogd de doorstroming over de wegen te bevorderen en doorgaand verkeer om de kernen heen te leiden, maar ook een alternatief voor de auto te bieden: een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Met het treffen van de maatregelen moet tevens de economische vitaliteit van het gebied versterkt worden. Een uitgebreide beschrijving van nut en noodzaak van de GOL is opgenomen in paragraaf 1.1 en 1.3 van de toelichting van het inpassingsplan. In het MER (paragraaf 3.2) is beschreven in welke mate de doelen die zijn opgesteld voor GOL worden bereikt met het NRD-alternatief en de variant met de verlegde toe- en afrit. Alle vooraf vastgestelde doelen worden bereikt zowel met het NRD-alternatief als met de variant verlegde toe- en afrit, uitgezonderd van de belevingswaarde. Een uitgebreide beschrijving van het doelbereik is opgenomen in paragraaf 3.2 van het MER.

			2. <u>Nut en noodzaak opheffen op- en afritten (38, 39 en 44) dan wel verplaatsen op- en afrit 43 en wijzigen op- en afrit 45</u> Reeds in 1998 heeft het toenmalige Ministerie van V&W in de MIT-verkenning geconcludeerd dat op de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch verkeersonveilige situaties bestaan en dat de doorstroming in de toekomst zal verslechteren. Hiermee is ook de noodzaak voor het nemen van een aantal maatregelen gegeven. • In 2007 is een Corridorstudie gedaan waarin een visie is opgesteld voor de ontwikkeling van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk tot 2030. Rijkswaterstaat trad op als adviseur. De visie beschrijft de kansen van een integrale aanpak van de gebiedsontwikkeling en het oplossen van een aantal knelpunten op en rond de A59 op korte en langere termijn. Belangrijke uitkomst van de Corridorstudie is dat de A59 tot 2030 uit 2x2 rijstroken kan blijven bestaan, mits er maatregelen worden genomen. Met name het reconstrueren en verbeteren van de aansluitingen op de A59 is cruciaal. In combinatie met een verbetering van het onderliggende wegennet en andere noodzakelijke maatregelen zijn er verdere winsten te behalen op het gebied van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid van de omgeving. Een goede mix van maatregelen, met nadruk op het verbeteren van het Openbaar Vervoer, het koppelen en uitbreiden van de parallelstructuur en het aanpassen van de aansluitingstructuur, leidt tot een duurzame en betrouwbare Maasroute, die tot minimaal 2025 doorstroomt. • Op basis van deze studie is het project verder vormgegeven en in 2014 is op basis van onderzoek (Oplegnotitie Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, 6 juni 2014) de nut en noodzaak aangetoond. De conclusie is dat de infrastructurele maatregelen van GOL niet leiden tot een verslechtering op de A59. De doorstroming verbetert licht of blijft gelijk, terwijl de nieuwe inrichting voldoet aan de richtlijnen voor een Duurzaam Veilig verkeerssysteem: minder en beter vormgegeven aansluitingen. • De minister heeft op basis van deze studie ingestemd met het GOL project. In haar brief van 2014 geeft de minister inderdaad aan dat zij zelf geen aanleiding ziet de weg aan te pakken, nu deze voldoet. Wel meent zij dat dit traject van de A59 een wegvak is met veel en soms onvolledige aansluitingen. Zij benadrukt dat het belang voor het ministerie vooral ligt op het terrein van doorstroming van verkeer en verkeersveiligheid. De nut- en noodzaakstudie was erop gericht te voorkomen dat de GOL maatregelen op dat punt leiden tot een verslechtering. Daarvoor concludeert de minister dat de maatregelen gematigd positief scoren. Zij benoemt 3 aandachtspunten en stemt in met de GOL maatregelen als die punten in een samenwerkingsovereenkomst uitgewerkt kunnen worden. • In 2015 is deze samenwerkingsovereenkomst getekend. Daarin wordt tussen RWS en de provincie vastgesteld dat de minister met het project GOL heeft kunnen instemmen. De verkeersveiligheid wordt vergroot doordat onvolledige op- en afritten verdwijnen.
--	--	--	--

			Door het saneren van aansluiting 44 worden de twee resterende aansluitingen zwaarder belast. Om die reden worden zowel aansluiting 43 als 45 ook aangepast om aan de toekomstige verkeersvraag te voldoen. Uit de analyses blijkt dat beiden een goede doorstroming kennen, ook na het saneren van aansluiting 44. Uiteindelijk zal door uitvoering van de GOL de doorstroming op het traject A59 Waalwijk –'s-Hertogenbosch tussen de 3% - 5% verbeteren (zie ook de reactie op zienswijze 2.f) <u>Toekomstbestendigheid van de A59</u> Overigens is in de GOL ontwerpen ruimte gecreëerd voor uitbreiding van 2 keer 3 rijbanen op de A59. Dit is gedaan door oude op- en afritten te amoveren, langere tunnelbakken en langere boogstralen te maken en ruimte tussen de A59 en de noordelijke parallelweg Waalwijk te creëren. Daarnaast houden de ontwerpen rekening met het feit dat de snelheid kan worden verhoogd naar 130 km/u. GOL investeert hiermee in toekomstbestendigheid van de A59. <u>Verkeerskundige onderbouwing</u> Bij de uitwerking van de gekozen varianten voor de herstructurering van de op- en afritten, is verkeerkundig onderzoek gedaan. Uit het verkeersrapport blijkt dat in de huidige situatie, zonder GOL, het netwerk op bepaalde onderdelen minder goed functioneert. Op een aantal wegvakken ontstaat in meerdere spitsperiodes een knelpunt op het gebied van verkeersafwikkeling (paragraaf 3.2.3 uit het achtergrondrapport Verkeer Oost en West). Bij aansluiting 43 ontstaan in de avondspits lange wachtrijen op de Spoorlaan en de zuidelijke afrit van de A59 die weer terugslaat op de A59 (paragrafen 3.2.3 en 3.3.3 achtergrondrapport Verkeer Oost). Aansluiting 45 functioneert op zich goed maar heeft in de avondspits onvoldoende capaciteit. (Paragraaf 3.3.3 achtergrondrapport Verkeer Oost). Dit onderzoek bevestigt dus de knelpunten die in het PIP beschreven staan. In het onderzoek is daarna gekeken hoe de GOL maatregelen die situatie veranderen. Conclusie is dat de GOL maatregelen zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer en een lagere reistijdfactor (paragraaf 4.2 achtergrondrapporten Verkeer Oost en West). Ook wordt voldaan aan de eisen van RWS door bijvoorbeeld voldoende deceleratielengte te creëren. Verder voldoet de inrichting van de A59 en aansluitingen met de GOL maatregelen beter aan de richtlijnen voor een Duurzaam Veilig verkeerssysteem: minder en beter vormgegeven aansluitingen.
--	--	--	---

			<u>Conclusie</u> De onvolledigheid van de bestaande op- en afritten erkent de minister ook als knelpunt en die worden op dit wegvak van de A59 opgeheven. Er kan geconstateerd worden dat: - Ter plaatse van de toe- en afritten sprake is van een ontoereikende verkeersafwikkeling die tot gevolg heeft dat het verkeer op de A59 gestremd raakt en er zowel op het lokale als het interlokale wegennet onoverzichtelijke situaties ontstaan die niet voldoen aan de richtlijnen voor een duurzaam veilig wegontwerp. - Uit onderzoek is gebleken dat deze ontoereikende verkeersafwikkeling en onoverzichtelijke situaties leiden tot verkeers- onveiligheid en een subjectief onveilig gevoel bij verkeersdeelnemers. - Dat door de lokale overheden is besloten nieuwe toe- en afritten te realiseren, welke deze ongewenste situaties verbetert. - De minister kan vanwege de verbetering van de verkeersveiligheid hiermee in stemmen. Hoewel er vanuit verkeersveiligheid geen aanleiding is voor het ministerie om de A59 aan te pakken, zorgen de GOL maatregelen dus voor verbetering van de verkeersveiligheid op de A59 zelf als gevolg van het saneren van enkele op- en afritten en door de aanleg van nieuwe aansluitingen. Deze laatste functioneren goed in de toekomstige situatie (goede doorstroming). En uit de berekeningen blijkt dat er geen terugslag zal plaatsvinden op de A59 vanaf de nieuwe op- en afritten. Dit zijn vanuit verkeersveiligheid belangrijke pluspunten. 3. <u>Veranderingen verkeersintensiteiten op onderliggend wegennet i.r.t. kwaliteit van de leefomgeving</u> De GOL heeft als doel om de verkeersgerelateerde kwaliteit van de leefomgeving in de kernen te verbeteren. Dit gebeurt door een betere spreiding over de wegen in de kernen. Waarbij de verkeersintensiteit gereduceerd moet worden in o.a. de volgende straten: - Waalwijk: Vooreinde, Hoogeindse Rondweg, Hoogeinde, Loeffstraat, Laagheide, Molenvlietstraat en Putstraat. - Nieuwkuijk/Vlijmen: De Akker, Grote Kerk, Wolput, Jonkheer de la Courtstraat en Burgemeester van Houtplein. - Drunen: Eindstraat, Statenlaan (ten noorden van de Overlaatweg), Kastanjelaan-West. In figuur 4.2 van het Achtergrondrapport Verkeer GOL West zijn de intensiteiten van de relevante wegvakken terug te vinden. De beoogde reductie wordt op alle wegvakken gerealiseerd. Op de Statenlaan ten zuiden van de Overlaatweg is wel sprake van een lichte toename. Maar deze weg kan deze toename prima hebben.
--	--	--	--

1.a	29, 113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De Nut en Noodzaakstudie A59 (15 april 2014) geeft de noodzaak van het opheffen van de op- en afritten niet aan. De conclusie is dat wat betreft de verkeersveiligheid er weinig knelpunten zijn (blz. 44). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu schrijft in een brief van 1 oktober 2014 dat het voor het Ministerie niet nodig is om de op- en afritten te sluiten (zie bijlage bij paragraaf 5.1.8). Uit het achtergrondrapport verkeer bij het MER wordt ook duidelijk dat het opheffen van op- en afritten nauwelijks effect heeft. Tussen de referentie situaties en de verschillende GOL varianten nauwelijks verschillen zijn. De enige afwijking is de situatie bij Waalwijk, waarbij opgemerkt dat in deze berekeningen in het gebruikte BBMA verkeersmodel geen rekening is gehouden met de nieuwe aansluiting 261 op de A59 en ook niet met de nieuwe inrichting van het knooppunt Hooipolder. Door het opheffen van de stoplichten verdwijnt ook de barrière werking (het doseren van het verkeer) op de A59 richting Waalwijk. Een verbeterde filemodellering BBMA 2018 zal mogelijk laten zien, dat het opheffen van de op- en afritten negatief werkt. Indien er wenst een analyse naar hoe de verkeersstromen (op de A59 en het onderliggend wegennet) eruitzien als de bestaande op- en afritten openblijven. Verwezen wordt naar de N65. De provincie Noord-Brabant heeft in maart 2016 besloten 2 op- en afritten die in eerste instantie afgesloten zouden worden open te houden. Als reden werd aangevoerd dat als deze afgesloten zouden worden dit tot extra verkeersdruk in de dorpskernen zou leiden. Het standpunt van de provincie dat het leefklimaat in de kernen onder druk staat en er gevaarlijke situaties bestaan bij de op- en afritten op de A59 is dus onjuist. Gevraagd wordt op welke gegevens de GOL haar stelling baseert dat het weghalen van op- en afritten de verkeersveiligheid en doorstroming op de A59 en het onderliggend wegennet bevordert in relatie tot de eigen onderzoeksrapporten, plotkaarten en het hierboven beschrevene.
		Antwoord	Wat betreft de nut en noodzaak wordt verwezen naar het kopje algemeen onder dit thema

			Het opheffen van op- en afritten op de A59 in combinatie met de overige maatregelen zorgt voor meer acceptabele reistijden op de A59 en voor het beter functioneren van kruispunten en aansluitingen op het onderliggend wegennet. Zo blijkt uit de verkeersanalyse. Binnen het plangebied van de GOL worden geen verkeerslichten op de A59 verwijderd die zorgen voor een dosering van het verkeer richting Waalwijk. Het gehanteerde (regionale) verkeersmodel en de achterliggende BBMA zijn op dit moment nog steeds de meeste actuele versie en beschrijven de verkeerssituatie in het plangebied het beste. Daarbij is een GOL specifiek verkeersmodel gebouwd om nog beter aan te sluiten bij de verwachte praktijk. In de technische documentatie Verkeersmodel GOL, bijlage III in de achtergrondrapportages Verkeer, is uitvoerig beschreven op welke wijze het model tot stand is gekomen. De BBMA 2.0 (versie 2017) is nog niet opgeleverd en vastgesteld. Een aanvullende analyse met dit nieuwe verkeersmodel is dan ook niet mogelijk. De situatie met de N65 is niet vergelijkbaar. Binnen de GOL worden enkele onvolledige aansluitingen gesaneerd en vervangen door volledige aansluitingen die te bereiken zijn via een nieuwe parallelstructuur. De stelling dat het weghalen van op- en afritten de verkeersveiligheid en doorstroming op de A59 en het onderliggend verbetert blijkt uit de analyse van de reistijden op het Nota Mobiliteit (NoMO)-traject A59 Waalwijk (N261) – 's-Hertogenbosch (A2). Zie ook reactie op zienswijze 2.f
1.b	113, 166	Zienswijze	De overeengekomen doelstelling/opdracht is het verbeteren van de economische vitaliteit in het GOL gebied. In alle rapporten van de GOL is geen enkele uitwerking zowel kwantitatief als kwalitatief van deze doelstelling te vinden. Reden waarom ik vraag om: 1. Een kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwing van de economische vitaliteit in het GOL gebied en waaruit ook blijkt dat de investering verantwoord is. *note: het MKBA rapport van Witteveen en Bos uit 2011 is niet relevant omdat de gegevens zeer gedateerd zijn en ten opzichte het nu voorliggende voorstel sterk afwijken.

		Antwoord	De ambitie voor GOL is een kwaliteitsverbetering voor o.a. een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dat is vertaald in een goede bereikbaarheid van de huidige en nog te ontwikkelen industrieterreinen. GOL maakt nieuwe economische ontwikkelingen mogelijk zoals de Haven 8 en woningbouwontwikkelingen. Zonder GOL zouden deze gebieden onvoldoende bereikbaar zijn. De ontsluiting zou dan niet goed zijn geregeld dan wel voor veel overlast zorgen in de kernen. Dit laatste is ook te zien op de kaarten met verkeersintensiteiten, die als bijlage 27 bij de toelichting van beide inpassingsplannen is gevoegd. Daarin zijn de verkeersintensiteiten weergegeven in de situatie 'referentie plus', waarin alle 'harde' en 'zachte' ontwikkelingsplannen zijn opgenomen, zonder dat GOL uitgevoerd zou worden. Om de robuustheid van de GOL te weten is gekeken hoe de GOL maatregelen werken in de situatie 'referentie plus'. Als we kijken naar het verkeer in de kernen dan werkt GOL positief. Dat wil zeggen zonder GOL loopt het verkeer met alle nieuwe ontwikkelingen vast (zie de hoge verkeersintensiteiten), met GOL stroomt het verkeer binnen de kernen wel goed door (op veel plekken lagere verkeersintensiteiten). Op sommige plekken neemt de verkeersintensiteiten toe. Die wegen zijn hiervoor bedoeld (gebiedsontsluitingswegen) en kunnen het extra verkeer ook aan. De uitvoering van GOL heeft daarop dus een positief effect. Met deze verkeersgegevens is een kwantitatieve onderbouwing gegeven voor het bereiken van het gestelde doel. Hoofdstuk 5 van het MER ligt dit uitgebreid toe.
1.c	7	Zienswijze	Het is een achteruitgang om de toenemende verkeersdrukte op de A59 te verminderen door een gedeelte van het verkeer van de A59 via randwegen weer terug te geleiden naar de dorpen. Dat is tegenstrijdig met het uitgangspunt van GOL om juist de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Vervolgens wordt de op de A59 gewonnen ruimte door de te verwachten verkeerstoename de komende jaren weer te niet gedaan. GOL lost nauwelijks iets op (doorstroming van verkeer, verbetering leefklimaat kernen, vermindering uitstoot en lawaai, robuuste ecologische verbindingzones, behoud cultuurhistorische waarden, uitnodigende snelfietsroute).
		Antwoord	Het verkeer wordt niet teruggedleid naar de kernen, maar naar de randwegen net buiten de kern. Daarmee komt het juiste verkeer op de juiste plek. GOL leidt het verkeer naar de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Regionaal en lokaal verkeer op de randwegenstructuur en doorgaand verkeer op de snelweg. Doorstroming op de A59 verbetert wel degelijk door de GOL maatregelen (3-5% minder reistijd). Zie ook de reactie op zienswijze 2.f. Verder zal de snelfietsroute ook voor minder autoverkeer op de A59 zorgen en wordt een uitbreiding in de toekomst van 2x2 naar 2x3 met GOL beter mogelijk gemaakt. Voor het overige wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
1.d	7	Zienswijze	Er is een breder en meer toekomstgericht denken noodzakelijk – met aandacht voor leefklimaat, landschap, natuur en milieu – om de problemen daadwerkelijk te kunnen oplossen. Ook het behalen van vereiste klimaatdoelen is belangrijk om mee te

			wegen. De kwaliteiten op gebied van natuur, landschap, ecologie, cultuurhistorie en recreatie verdienen veel grotere ontwikkelingskansen dan in de plannen voorzien.
		Antwoord	Binnen de GOL is breed en integraal gedacht. De ontwikkelingen binnen GOL passen in de lopende beleidslijnen van de provincie. Voor natuur/landschap en ecologie wordt het NNB afgemaakt in dit gebied met de aan te leggen EVZ's en is een verrijking van natuur aan het plan toegevoegd. Het cultuurhistorisch vlak in de BO wordt met het ontwerp van de fietsbrug weer terug op de kaart gezet, terwijl in Vlijmen invulling wordt gegeven aan een gedeelte van het plan voor de linie 1629 door binnen de begrenzing van het PIP de aanleg van de Boerenschans mee te nemen. De SFR maakt het gebied voor recreatie ook beter bereikbaar en vormt een verbinding van en naar diverse recreatieve locaties in de omgeving. Door de klimaatverandering moet Nederland rekening houden met meer extreme neerslag en een hoger waterpeil in watergangen en meren. De kans op wateroverlast in laaggelegen gebieden neemt toe. Maatregelen om droge voeten te houden zijn inmiddels noodzakelijk geworden. Ruimte voor waterberging is één van de maatregelen waarnaar wordt gekeken. Juist in het inpassingsplan GOL Oost komt een verbinding tot stand in het kader van het project HoWaBo. Onder de A59 komt een (eco)tunnel. Water voor retentie kan in de toekomst van zuid naar noord onder de A59 doorstromen. De wegen zijn zodanig aangelegd dat zij droog blijven ook in een toekomstig klimaatscenario. Daarmee zijn vluchtroutes verzekerd. Met Howabo worden droge voeten in en rondom Den Bosch verzekerd in de toekomst.
1.e	21, 24	Zienswijze	Indiener is van mening, dat filevorming op de A59 blijft (capaciteit onvoldoende ook na realisatie GOL) en doorstroming A59 niet verbetert. Hoe gaat de GOL de doelstelling van een betere doorstroming (zonder filevorming) op de A59 waarmaken?
		Antwoord	De GOL maatregelen zorgen voor een verbetering van de doorstroming (3-5% minder reistijd). Verder zal de snelfietsroute ook voor minder autoverkeer op de A59 zorgen en wordt een uitbreiding in de toekomst van 2x2 naar 2x3 met GOL beter mogelijk gemaakt. Voor het overige wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
1.f	59	Zienswijze	Indiener woont ca. 700 meter van de afslag richting Raamsdonksveer. Indiener vindt het onbegrijpelijk dat hij straks over 7 rotondes moet rijden om daar te komen. Daarnaast bevreemdt het indiener dat de uitvoering van de GOL aan de achterkant begint: eerst de centrale afslag Drunen sluiten en dan jaren verder weer kijken. Dat is een staaltje onbehoorlijk bestuur. Er waren moverende redenen om eerst te starten met het realiseren van het Ei van Drunen met de behorende parallelwegen.

		Antwoord	Indiener woont aan de Molensteeg in Drunen. Hij zal door de GOL maatregelen inderdaad moeten omrijden via de Eindstraat en de Kastanjelaan West naar de nieuwe verlengde Spoorlaan. Die leidt naar de nieuwe oprit A59. Hij zal 4 rotondes moeten passeren en geen 7. Eenmaal op de A59 is de verdere route gelijk aan de huidige situatie. De extra tijd die hiermee is gemoeid is gering en wordt als aanvaardbaar beschouwd.
1.g	65	Zienswijze	De doelstelling van de GOL, een betere doorstroming van de A59 door wegen in en om Drunen-West, is geldverspilling. De files zijn niet ernstig genoeg om daar 100 miljoen euro aan belastinggeld aan uit te geven. Een betere doorstroming op de A59 kan opgelost worden door Rijkswaterstaat. Een snelheidslimiet van 80 km/u zal het fileprobleem snel doen verbeteren en kost niets.
		Antwoord	Het budget is bedoeld voor meerdere doelen, waaronder een betere doorstroming. Deze verbetert ook (3-5% minder reistijd). Zie ook het antwoord op zienswijze 2.f. Verder zal de snelfietsroute voor minder autoverkeer op de A59 zorgen en wordt een uitbreiding in de toekomst van 2x2 naar 2x3 met GOL beter mogelijk gemaakt. Verder wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema. Er dient rekening te worden gehouden met vastgesteld beleid van het rijk en het verhogen van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km/uur. Zie ook het kopje algemeen bij thema 2. Overigens: uit de uitgevoerde verkeersanalyses blijkt dat op delen van de A59 de verkeersvraag groter is dan het aanbod. Dit is onafhankelijk van de rijsnelheid. Een verlaging van de rijsnelheid betekent dus niet automatisch een oplossing van het fileprobleem.
1.h	26, 27, 28, 30, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 48, 49 53, 61, 72, 74, 76, 79, 81, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110,	Zienswijze	Het plan bereikt de gestelde doelen (betere doorstroming A59, betere ontsluiting, versterking economische structuur, verbetering leefbaarheid in het gebied) niet. De investeringen leiden tot een toename van verkeer op de lokale wegenstructuur, aantasting van natuur en landschap en geen significante vermindering van de verkeersdruk op de A59. De keuze om de A59 zelf niet aan te pakken is onbegrijpelijk; de bron van de problemen wordt daardoor niet weggenomen. Ook wordt niet ingezet op flankerend beleid om de (toenemende) verkeersdruk te verminderen. De voorgestelde maatregelen zijn ondoelmatig en niet toetsbaar op hun waarde. Doelstelling en onderbouwing van de plannen had beter uitgewerkt moeten worden, waarbij door indiener ook wordt verwezen naar zienswijze Commissie m.e.r. en NRD.

	111, 114, 115, 116, 118, 119, 122, 124, 125, 126, 129, 130, 140, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 162, 163, 164, 170, 175, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 191, 193, 194, 199, 208, 209, 211, 212, 213		Er zijn alternatieven voor de plannen van de GOL ingediend, onder andere de varianten 72 en 62. Deze alternatieven, die mogelijkheden bieden om de aantasting voor het gebied te verminderen t.o.v. de voorgestelde maatregelen, zouden alsnog integraal beoordeeld en uitgewerkt moeten worden.
		Antwoord	Wat betreft de nut en noodzaak van de PIP's wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema. Wat betreft het bereiken van de doelen van de GOL wordt verwezen naar de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de beide inpassingsplannen, thema 2, algemeen, thema 7, algemeen en de reactie op zienswijze 7.a. en 7.b in deze nota van beantwoording zienswijzen. Wat betreft de effecten op de leefomgeving wordt verwezen naar thema 12 (Kwaliteit van leefomgeving), algemeen. Hoe omgegaan is met de varianten 72 en 62 in het planproces wordt verwezen naar thema 2A (VKA aansluiting 40), algemeen en thema 2E (VKA Randweg Vlijmen), algemeen.

1.i	177	Zienswijze	In het PIP en de MER is niet deugdelijk gemotiveerd waarom oprit 38 afgesloten zou moeten worden. Mede gezien de grote belangen van indiener, is dit noodzakelijk. De oprit leidt in de huidige situatie niet tot opstoppen (pag. 30 Achtergrondrapport Verkeer). Uit pag. 55 van dit Achtergrondrapport blijkt dat de verkeersveiligheid bij het VKA afneemt. Bovendien vindt met Rijkswaterstaat nog overleg plaats over het openhouden van opritten 38 en 39 voor het OV en hulpdiensten. Indiener stelt daarnaast dat de bereikbaarheid voor het centrum van Waalwijk en haar tankstation nabij oprit 38 verslechtert en in het PIP en de MER niet aangegeven is hoe deze negatieve gevolgen worden meegewogen.
		Antwoord	Inmiddels is besloten dat de op- en afrit 39 voor al het verkeer zal worden afgesloten. Er is geen sprake meer van dat deze opengehouden worden voor het OV en/of hulpdiensten. Voor het afsluiten van deze afrit is ook een zogenaamd onttrekkingsbesluit genomen. Op- en afrit 38 zullen wel worden afgesloten voor regulier autoverkeer. Voor de redenen hiervoor wordt verwezen naar dit thema, algemeen, onder het kopje 'nut- en noodzaak opheffen op- en afritten'. Bij de 'voorbereiding van het PIP is onderzocht is in hoeverre dit bedrijf schade ondervindt ten gevolge van het PIP. Met de uitkomsten van het onderzoek is rekening gehouden bij de budgettering van de GOL. Voor belanghebbenden die van mening zijn dat er sprake is van waardevermindering van onroerende zaken, bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan na vaststelling van de PIP's worden ingediend.
1.j	204	Zienswijze	Indiener (Parallelweg Oost 4) geeft aan nooit in de file te hebben gestaan op de A59. Het fileprobleem is te wijten aan andere knelpunten (Hooipolderplein, de 'slinger' in de A59 bij Rosmalen en de randweg Den Bosch West). Indiener stelt dan ook dat de verlegde op-/afrit 43 niet noodzakelijk is.
		Antwoord	De winst bij de aanpassingen bij aansluiting 43 zit met name op het onderliggend wegennet. De huidige rotonde bij Nieuwkuijk heeft onvoldoende capaciteit en zorgt voor terugslag op zowel onderliggend wegennet als de A59 zelf. Dit zal in de toekomst alleen maar meer worden, zeker als aansluiting 44 wordt afgesloten voor het verkeer. Het verleggen van de op- en afrit biedt daar een oplossing voor.
1.k	2	Zienswijze	De aanpassingen om de doorstroming van het verkeer op de A59 te bevorderen zijn weinig effectief door het verleggen van de nieuwe op- en afrit van aansluiting 43 ter hoogte van het bedrijventerrein Nassaulaan en wegen feitelijk niet op tegen de toename van de geluidsoverlast en het aantal voertuigen op de Nassaulaan.
		Antwoord	Het saneren van een aantal aansluitingen komt de doorstroming op de A59 ten goede (3% tot 5% minder reistijd). De winst bij de aanpassingen bij aansluiting 43 zit met name op het onderliggend wegennet. De huidige rotonde bij Nieuwkuijk heeft onvoldoende capaciteit en zorgt voor terugslag op zowel onderliggend wegennet als de A59 zelf

			Door het nemen van geluidsmaatregelen als gevolg van de wijzigingen neemt de geluidhinder in het gebied rond de nieuwe aansluiting 43 sterk af en zeker niet toe. Dit inzicht is ook gegeven op kaartblad 5b, bijlage IV van het Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59. Van het kaartblad is af te lezen is dat de geluidssituatie gelijk blijft of verbetert. Wat betreft de Nassaulaan: op de verkeersintensiteitenkaarten (zie bijlage 27 bij de toelichting van beide inpassingsplannen) is te lezen dat de verkeersintensiteit op de Nassaulaan door de GOL plannen zal afnemen. Deze zullen in 2030 lager zijn dan als GOL niet wordt uitgevoerd.
1.l	6	Zienswijze	De variant 'verlegde op- en afritten Nieuwkuijk' zorgt er niet voor dat het verkeer dáár gaat rijden waar het thuishoort. Immers, er wordt een parallelstructuur aangelegd welke aansluit op een op- en afrittenstructuur welke door stoplichten wordt geregeld. Verkeer rijdt niet bij stoplichten. Verkeer staat zeker in de spitsuren vast op de parallelstructuur ten zuiden van de A59 vertrekkend op de Jhr. De la Courtstraat naar Vendreef. Tevens ontstaat een situatie met veel optrekkend en afremmend verkeer daar de verlegde op- en afrittenstructuur haar aansluiting vindt net voor een bocht op de A59. De plannen leiden tot 2 extra sluiproutes om sneller vanuit Waalwijk naar Den Bosch te rijden en zeker de Industriestraat/Nassaulaan te gebruiken als sluiproute om sneller het achterland te gebruiken richting Helvoirt over de Vendreef.
		Antwoord	De nieuwe aansluiting bij Nieuwkuijk (43) is net als andere aansluitingen getoetst op afwikkeling en doorstroming middels een dynamische microsimulatie. Daaruit blijkt dat sprake is van een goede afwikkeling met acceptabele cyclustijden op de met verkeerslichten geregelde kruispunten. Daardoor is er geen reden om gebruik te gaan maken van sluiproutes door de kernen. Overigens wordt de Industriestraat niet aangesloten op de nieuwe parallelstructuur.
1.m	8	Zienswijze	Het project GOL is geen wenselijke ontwikkeling omdat de gevolgen voor omwonenden disproportioneel zijn. Ook verhoudt het zich niet tot de aanwezige functies en waarden in het gebied. De belangen van omwonenden dienen te worden beschermd en de gevolgen voor hen dienen te worden beperkt.
		Antwoord	Hierin herkennen Provinciale Staten zich niet. De plannen voldoen aan de doelstellingen van de GOL. Verder is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten voor omwonenden, er vindt geen onevenredige benadeling plaats. Deze effecten worden gemitigeerd door bij geluid bijvoorbeeld geluidsschermen te plaatsen en stiller asfalt aan te brengen. Er wordt voldaan aan wet- en regelgeving. In sommige gevallen worden door de gemeenten aanvullende maatregelen getroffen om negatieve effecten te verminderen, zoals het aanbrengen van geluidsarm asfalt op de Vijfhoevenlaan door de gemeente Heusden.

			Ook de functies en waarden van de gebieden waarbinnen GOL maatregelen zullen plaatsvinden zijn meegenomen in het planproces. Negatieve effecten op landschap, cultuurhistorie en natuur zijn gemitigeerd, gecompenseerd dan wel omgezet in positieve richting. Verwezen wordt naar de thema's 2A en 2E.
1.n	77	Zienswijze	Een optie is volgens indiener om de huidige op-/afrit nr. 43 in bedrijf te houden, in plaats van realisatie van de verlegde op-/afrit. Het maakt niet uit of het verkeer vanaf de Spoorlaan of vanaf de huidige afrit naar de Nieuwkuijke rotonde komt. De oprit naar de A59 (richting Utrecht, Nijmegen, Eindhoven) via de verlegde oprit nr. 43 zal meer in trek zijn dan de verkeersmodellen doen geloven, vanwege zijn centrale ligging voor Vlijmen. Het gevolg is dat de A59 gaat vastlopen in de spits. De doelstellingen veiligheid, gezondheid en verbeterde doorstroming van de A59 worden met de plannen voor de verlegde op-/afrit nr. 43 niet gehaald.
		Antwoord	De huidige rotonde Nieuwkuijk heeft (ruim) onvoldoende capaciteit om de toekomstige verkeersvraag af te wikkelen. Een aanpassing is noodzakelijk om voor een goede doorstroming te zorgen, zowel op het hoofdwegennet als onderliggend wegennet. Uit de onderzoeken blijkt dat de doelstellingen van de GOL, waarbij het verbeteren van de doorstroming op de A59 geen primair doel is, wel worden gehaald. Dit blijkt ook uit het achtergrondrapporten Verkeer, die als bijlagen 18 en 19 bij de toelichting van beide inpassingsplannen zijn gevoegd.
1.o	129	Zienswijze	Alle problemen ontstaan door toezeggingen aan provincie en rijkswaterstaat, die zijn gedaan om het Ei van Drunen mogelijk te maken. Door op- en afritten te verminderen los je de problemen op de A59 zeker niet op maar breng je wel problemen aan in de woonwijken. Beter een file op de A59 dan in de woonwijken. RWS wil wel geld beschikbaar stellen voor de A58 en de A2, maar niet voor de A59. Dat is onacceptabel. Het wordt belachelijk gevonden, dat men in Vlijmen op moet draaien voor mensen, die ons gewoon passeren.
		Antwoord	Hierin herkennen Provinciale Staten zich niet. Naar de overtuiging van Provinciale Staten is de besluitvorming op een juiste wijze tot stand gekomen. Er zijn meerdere redenen voor de GOL maatregelen. Deze staan kort samengevat in het kopje algemeen bij dit thema (nut en noodzaak GOL). Ook heeft de GOL meerdere doelen. Hiervoor wordt verwezen naar de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de beide inpassingsplannen, thema 2, algemeen, thema 7, algemeen en de reactie op zienswijze 7.a. en 7.b in deze nota van beantwoording zienswijzen.

			Het is dus zeker niet zo, dat Vlijmen moet opdraaien voor mensen, die ons gewoon passeren. De GOL heeft meerdere doelen, waaronder een verbetering van de doorstroming op de A59. Daarnaast zijn er realiseren van een goede lokale ontsluiting en verbeteren verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet en van en naar de A59 belangrijke doelen. Zie ook onder het kopje algemeen van dit thema.
--	--	--	--

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

2			Thema 2: Voorkeursalternatieven (VKA) GOL (algemeen)
		Algemeen	<u>Integrale gebiedsontwikkeling</u> De gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) is een van de 9 gebiedsopgaven die in de Structuurvisie zijn benoemd. Het is een integrale gebiedsontwikkeling die ambities realiseert op het gebied van economische vitaliteit, mobiliteit, water, natuur, fiets, erfgoed en leefbaarheid. Deze fysieke beleidsterreinen vormen een samenhangend complex ('omgevingsbeleid') dat conform de Structuurvisie om integratie en afstemming vraagt. Het doel voor GOL is om te komen tot een effectieve en efficiënte aansturing en realisatie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Door de sectorale doelstellingen te integreren en projecten met elkaar te verbinden, versterkt GOL de ruimtelijke samenhang van het gebied. Door die verbinding ontstaat een integrale en duurzame oplossing voor de gesignaleerde problemen, die los van elkaar niet tot ontwikkeling zouden komen. Het programma GOL heeft als ambitie om de economische vitaliteit van het gebied te versterken én de leefomgeving van de bewoners en gebruikers te verbeteren in de Oostelijke Langstraat. Dit programma is vertaald in een ontwerp voor de gekozen voorkeursalternatieven. Om dit programma en ontwerp te borgen, zijn deze vertaald in beide inpassingsplannen. Meerdere indieners betwisten de integrale aanpak van de GOL. Provinciale Staten herkennen zich hier niet in. Er is wel degelijk sprake van een integrale gebiedsontwikkeling gericht op het realiseren van vooraf opgestelde doelen. Deze doelen worden met de gekozen ontwerpen gehaald.

			<u>Vastgesteld beleid als uitgangspunt</u> Bij het uitwerken van de GOL en de totstandkoming van de voorkeursalternatieven dient o.a. rekening gehouden te worden met vastgesteld beleid van de verschillende overheden. Het gaat daarbij om het beleid zoals beschreven in hoofdstuk 6 van het PIP. Een voorbeeld is de maximale snelheid op rijkswegen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft per 1 september 2012 de maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd naar 130 km/u per uur (zie ook Reglement verkeersregels en verkeerstekens). Dit geldt ook voor de A59. In het plangebied van de GOL (ter hoogte van Vlijmen/Nieuwkuijk) geldt momenteel een snelheidsbeperking van maximaal 100 km/uur. Bij beëindiging van de tijdelijke situatie zal deze maximumsnelheid naar 130 km/uur gaan. In de geluidsberekeningen voor het PIP is daarom ook voor de toekomstige situatie uitgegaan van een snelheid van 130 km/uur. <u>Probleemanalyse en doelstellingen</u> In de samenvatting van het milieueffectrapport (MER) zijn de doelstellingen van de GOL nog eens goed op een rij gezet. Die doelstellingen zijn gebaseerd op problemen, die zijn geconstateerd en ook als zodanig zijn beschreven. Deze zijn zeker niet alleen gericht op alleen betere bereikbaarheid voor de auto. Uiteindelijk worden met de gekozen voorkeursalternatieven alle doelstellingen bereikt, uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde (zie ook samenvatting van het MER, bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). Zo leidt GOL per saldo tot een afname van het verkeer en een afname van de geluidsbelasting in de kernen. Van belang is op te merken, dat een doelstelling als het creëren van een goede ruimtelijke kwaliteit niet betekent dat bestaande kwaliteiten niet mogen worden aangetast. Soms is na afweging van alle belangen een dergelijke aantasting niet te voorkomen. Wel is altijd getracht de aantasting zoveel mogelijk te voorkomen door het nemen van maatregelen (bijvoorbeeld in de BO de aan te leggen infrastructuur zoveel mogelijk nabij de bestaande A59 te projecteren). Verder vindt ook ontwikkeling van waarden plaats: het nemen van maatregelen (zoals het open maken van de spoordijk in de BO) om de nieuwe cultuurhistorische kwaliteiten te creëren en de historie van het gebied te benadrukken. Eén van de doelstellingen is een verbetering van de leefomgeving. GOL heeft als doel om de geluidsbelasting te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren in de kernen in de Oostelijke Langstraat. Dit betekent niet dat overal de leefomgeving erop
--	--	--	---

			vooruit gaat. Na afweging van alle belangen gaat in slechts enkele straten van de kernen de leefomgeving achteruit (bijvoorbeeld meer geluidhinder of een drukker weg). Maar altijd blijft ook daar het woon – en leefklimaat na realisatie van de GOL acceptabel. Op verreweg de meeste plekken gaat het leefklimaat erop vooruit. <u>Alternatieven onderzoek</u> Bij een omvangrijk project als het onderhavige, waarbij vele varianten een rol spelen, is een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces onvermijdelijk en noodzakelijk. Allereerst is op basis van diverse variantenonderzoeken begin 2015 een voorlopig voorkeursalternatief gekozen. Dit alternatief is beschreven in de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD), het zogenaamde NRD-alternatief. De NRD heeft ter inzage gelegen. De binnengekomen reacties/ideeën op de NRD zijn beoordeeld in een uniform trechteringsproces. Ze zijn getoetst aan de volgende randvoorwaarden, namelijk: 1. de variant dient uniek te zijn; 2. nieuwbouw en bedrijventerreinen moeten goed te ontsluiten zijn; 3. er moet voldaan kunnen worden aan de natuurwetgeving; 4. er moet voldaan kunnen worden aan de ontwerprichtlijnen; 5. er mag geen strijd zijn met andere onderdelen van de GOL op het gebied van natuur, water, landbouw en fietsroutes; 6. de variant dient te passen binnen het budget. Vervolgens is er een quickscan uitgevoerd naar de effecten van de ideeën. Na deze stap zijn de ideeën die doelmatig bleken nader onderzocht in aanvullende variantenstudies. Uit het trechteringsproces zijn twee bewoners varianten naar voren gekomen waarvan is besloten om ze, aanvullend op het NRD-alternatief, te onderzoeken in de MER. Het betrof een variant bij aansluiting 40: aanleg nieuwe randweg Drunen op de locatie Overstortweg en een variant bij aansluiting 43: verlegde op- en afrit. Uit het MER volgt dat de effecten per thema verschillend zijn: soms positief, soms neutraal en soms negatief. Met name voor de thema's geluid, gezondheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie en water zijn er maatregelen mogelijk om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren. Te denken valt aan geluidsschermen, stil asfalt, nieuwe wa-
--	--	--	--

			tergangen, de Programma Aanpak Stikstofdepositie, het open maken van de voormalige spoordijk in de Baardwijkse Overlaat en het aanbrengen van faunatunnels. Op basis van alle beschikbare informatie, inclusief hoofdstuk 1 tot en met 9 van het MER, is gekozen voor het voorkeursalternatief (VKA) voor GOL. Dit voorkeursalternatief bestaat voor GOL Oost uit de variant van de bewoners met de verlegde toe- en afrit en voor GOL West uit het NRD-alternatief. Deze is aangevuld met de volgende besluiten: 1. Fase 1 en fase 2 worden gelijktijdig gerealiseerd. In de bestuursovereenkomst GOL wordt gesproken over twee fases, waarbij alleen de realisatie van de eerste fase in financieel opzicht zeker was. Onderzoeken in het kader van het MER wijzen uit dat de doelstellingen van GOL door het uitvoeren van de plannen in fase 2 (onder meer ecologische verbindingzones, de fietsverbinding en zuidelijke parallelweg Nieuwkuijk) beter gerealiseerd worden. Daarom is besloten om beide fases gelijktijdig te realiseren. Dat zorgt voor een beter doelbereik. GOL scoort hiermee beter op de aspecten natuur en verkeer. 2. In de Baardwijkse Overlaat komt de weg 80 m ten westen van de Heidijk te liggen in plaats van de eerder ontworpen 60 m. Deze keuze is gemaakt op basis van verschillende (milieu)overwegingen. Een weg op een afstand van 80 m is landschappelijk en cultuurhistorisch beter in te passen omdat er dan geen (flauwe) bochten in het tracé nodig zijn. Daarnaast volgt een weg op 80 m afstand beter het huidige verkavelingspatroon, ook dat is positief voor landschap en cultuurhistorie. Ten slotte betekent deze grotere afstand ook minder geluidsbelasting voor de kern van Drunen. Deze voordelen hebben in de besluitvorming zwaarder gewogen dan andere belangen zoals het iets grotere ruimtebeslag van het plan. Voor de Baardwijkse Overlaat is verder gekozen voor het gedeeltelijk openmaken van de spoordijk inclusief realisatie van een fietsbrug. Hiermee wordt een icoon gerealiseerd waarmee het cultuurhistorische karakter van de spoordijk wordt gemarkeerd en tevens de openheid in het gebied wordt versterkt en de geschiedenis benadrukt. De waterslinger welke onderdeel is van het NRD-alternatief is komen te vervallen bij het voorkeursalternatief. Dit vanwege de voorkeur voor het openmaken van de spoordijk in combinatie met de wens om reflectie van geluid over het wateroppervlak te beperken en daarmee de geluidsbelasting te reduceren. Ook is er sprake van minder verlies van landbouwareaal. 3. Verder is besloten om een snelfietsroute te realiseren tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Dit in plaats van de snelle fietsverbinding. Een snelfietsroute is een directe, brede fietsverbinding met weinig obstakels, zoveel mogelijk voorrang voor fietsers en weinig hinder van ander verkeer. Een snelfietsroute verleidt meer mensen om de fiets te nemen in plaats
--	--	--	--

			van de auto, waardoor de doorstroming op de A59 verder verbetert. Hiermee zet de Stuurgroep een 'plus' op haar doelstelling ten aanzien van de fiets. Een snelfietsroute betekent onder andere dat het fietspad breder wordt uitgevoerd (4 m breed) en dat de fietsers overal waar dat kan voorrang krijgen. <u>Niet in het MER onderzochte alternatieven</u> Van de vele tijdens het planproces naar voren gebrachte alternatieven zijn enkel die alternatieven in het MER onderzocht die na het doorlopen van het trechteringsproces doelmatig bleken en dus zicht gaven op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Zoals hiervoor toegelicht betrof dat dus 2 alternatieven. Van alle alternatieven die bij de NRD zijn ingebracht en na het trechteringsproces zijn afgefallen, zien we in de zienswijzereacties dat er nog 2 hoofdalternatieven door bewoners worden in gebracht. Kort samengevat gaat het daarbij om: 1. Alternatief 72A: geen nieuwe volledige aansluiting op de A59 in de Baardwijkse Overlaat (inclusief randweg Drunen), maar westelijk van het Drongelens Kanaal. 2. Alternatief 62: geen randweg Vlijmen, maar een nieuwe ontsluiting van Vlijmen via aansluiting 46, de Haverlij en De Belgaard. Knooppunt 44 wordt een halve aansluiting (wel afrit, geen oprit). Waarom deze alternatieven niet alsnog in het MER zijn onderzocht wordt nader gemotiveerd bij de thema's 2A en 2E. <u>Minder vergaande alternatieven</u> Veel insprekers geven aan dat er diverse opties zijn die minder ingrijpend zijn en toch een oplossing bieden voor de geconstateerde knelpunten. Voorbeelden die worden genoemd zijn <i>smart</i> mobility, verbetering ov, afremmen van verkeersmobiliteit, rekeningrijden, meer lokale economie, thuis werken, het stimuleren van het gebruik van goede fietsverbindingen, een verkeersgeleiding systeem, etc. Zelfs in samenhang of onderling gecombineerd zijn deze alternatieven echter niet voldoende (voorhanden) om alle <u>huidige</u> doelstellingen van de GOL te bereiken. Zij worden wel zoveel mogelijk ingezet om de GOL nog verder te verrijken, maar hebben onvoldoende oplossend vermogen voor bijvoorbeeld de kernen GOL maakt bijvoorbeeld een snelfietsroute mogelijk tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Dit is een belangrijke fysieke maatregel om het fietsgebruik te stimuleren. De provincie is zich ervan bewust, dat dit niet voldoende is. Werknemers en werkgevers zullen moeten worden gestimuleerd om gebruik te gaan maken van de fiets. Maar dat is geen onderdeel van de GOL en ook niet ruimtelijk relevant. Fietsstimulering is veel breder dan GOL alleen en wordt brabant breed ingezet. Vanuit
--	--	--	--

			het programma voor de snelfietsroutes hebben “snelfietsroutemakelaars” opdracht gekregen om gemeenten te helpen bij het maken van een fietsstimuleringsplan, als onderdeel van de getekende bestuursovereenkomst bij de aanleg van de snelfietsroute Waalwijk – ‘s-Hertogenbosch. Ook via het programma Beter Benutten (of de doorstart daarvan) wordt ingezet op fietsgebruik voor woon-werk verkeer. <u>Samenvatting MER</u> In het Milieueffectrapport is beschreven dat de vooraf vastgestelde doelen in ruime mate worden gehaald met GOL. Om de exacte effecten nog beter inzichtelijk te maken is de samenvatting van het MER, zoals deze was gevoegd bij de ontwerp inpassingsplannen, aangevuld met een meer uitgebreide beschrijving van de effecten van GOL ten opzichte van de huidige situatie. Ook hieruit blijkt dat GOL per saldo leidt tot een afname van het verkeer in de kernen en een afname van de geluidsbelasting. De aangevulde samenvatting maakt nu onderdeel uit van bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen.
2.a.	141, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 167, 178, 183, 186, 187, 188, 190, 194, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Er is geen sprake van een integrale gebiedsontwikkeling. De belangrijkste bron van de verkeersknelpunten in het gebied is de A59. Aanpassingen ter verbetering van de doorstroming op die A59 komen niet in de plannen voor. Het opheffen en verplaatsen van op- en afritten draagt niet of maar zeer beperkt bij aan de doorstroming op de A59. Verkeersproblematiek moet in breder verband worden gezien. Knelpunten op de A59 worden niet aangepakt. Er wordt gezocht naar sub optimale oplossingen op het onderliggend wegennet. Eerder geformuleerde probleem- en doelstellingen in de nota “De maasroute stroomt door” en de bestuurlijke Overeenkomst (BOK) gericht op betere doorstroming van de A59 zijn op de achtergrond geraakt of zelfs uit beeld geraakt. Dit komt onder meer door gebrek aan middelen en het niet volledig participeren van het Rijk. Nu zijn lokale postzegeloplossingen aan elkaar geplakt, waardoor het zicht op de A59, de doorstroming daarop en het geheel van de GOL (de doelstellingen die achter de gebiedsontwikkeling schuilgaan) is verdwenen. Het wordt niet duidelijk welke doelstellingen op gebiedsniveau wel bereikt worden. De toevoegingen in het plan zoals de Snelfietsroute en het volledig meenemen van Fase 2 zijn pas in het plan opgenomen na aandringen van bewoners en belangengroepen. In de bestuurlijke documenten die ten grondslag liggen aan de huidige plannen is terug te vinden dat met het Rijk de afspraak is gemaakt om de A59 niet integraal mee te nemen. In een brief van 9 december 2017 aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterschap heeft indiener aangedrongen om de A59 wel integraal te betrekken bij de GOL (zie bijlage bij hoofdstuk 4.1).

			Er is veel te eenzijdig gekeken naar de auto als vervoermiddel. De plannen voorzien met name in het behouden van een goede bereikbaarheid van het gebied per auto. De fiets komt zijdelings aan bod. Het had in de rede gelegen er mede voor zorg te dragen dat het gebied ook goed met het openbaar vervoer bereikbaar is. Dit past ook goed in de doelstellingen van het MER: verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied en het creëren van een betere leefomgeving. Niet is onderzocht welke bijdrage deze kunnen leveren aan het opheffen van de verkeersproblematiek. Gevraagd wordt in PIP GOL een integrale, toekomstgerichte, gebiedsontwikkeling uit te werken, waarbij de A59 centraal en integraal betrokken is, de problemen daadwerkelijk opgelost worden (gebaseerd op actuele gegevens en metingen) en het onderliggend wegennet en de wegen in de dorpen worden ontzien. Daarbij dient ook gekeken te worden naar: 1. mogelijkheden van Smart Mobility; 2. mogelijke maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer, zoals vrije busbanen, vormen van HOV op regionaal niveau (Efteling); 3. aanvullende voorzieningen voor de hoogwaardige fietsverbinding, zoals bewaakte stallingen, goede fietsverbindingen naar bedrijventerreinen of woongebieden. Deze ontbreken nu op veel plaatsen in de plannen; 4. de natuur en andere thema's in het gebied: er dient een waardig deel van de natuur in de gebiedsontwikkeling betrokken en behouden te worden. Dit vraagt om een duidelijke toekomstvisie t.a.v. de Baardwijkse Overlaat, de Biessertpolder en de Gemeint. Nu ontbreken dergelijke moderne technieken geheel in de afweging en in de stukken die aan het besluit ten grondslag liggen. Het had in de rede gelegen nu met name de (verkeersafwikkeling op de) A59 centraal staat in de PIP's, deze rijksweg in een groter verband te beschouwen. In ieder geval het tracé tussen knooppunt Hooipolder en Empel. In dit verband is ook de re-constructie van het knooppunt Hooipolder van belang.
		Antwoord	Naar de overtuiging van Provinciale Staten is het voorliggende PIP op een integrale manier en zorgvuldige wijze tot stand gekomen en zijn alle belangen, die bij een ruimtelijke afweging een rol dienen te spelen, onderzocht en afgewogen. Wat betreft de opmerkingen over de integrale gebiedsontwikkeling wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema. Wat betreft de doelstellingen van de GOL in relatie tot de A59 en de positie van Rijkswaterstaat daarin wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 1 onder 'Nut en noodzaak opheffen op- en afritten, etc)'. Als het gaat om het knooppunt Hooipolder: deze ligt op dusdanig grote afstand van Waalwijk, dat de verwachting is dat effecten van de aanpassingen aan het

			knooppunt Hooipolder niet merkbaar zullen zijn in het plangebied van GOL. De maatregelen op Hooipolder zijn gericht op een betere doorstroming op het knooppunt zelf en zorgen naar verwachting niet tot een omslag van verkeer op regionaal schaalniveau. De maatregelen op Hooipolder zijn daarom ook niet meegenomen als autonome ontwikkeling in de modelberekeningen. Onder het kopje algemeen van dit thema wordt ingegaan op de opmerkingen die gemaakt worden over probleemanalyse en doelstellingen. Conclusie is dat deze wel degelijk voorhanden zijn en terug zijn te vinden in het MER en de samenvatting daarvan (bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). Zie verder ook thema 7, algemeen en de reactie op zienswijze 7.a. en 7.b.
2.b	113, 141, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 166, 167, 172, 178, 183, 186, 187, 188, 190, 194, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Diverse lokale wegen zijn buiten het plangebied gelaten, terwijl zonder die wegen het PIP GOL plan niet kan functioneren. Hier wijzigen de verkeersintensiteiten fors. Ze worden niet (her)ingericht conform duurzaam veilig. Voor maatregelen op deze wegen wordt doorverwezen naar GVVP, lokale mobiliteitsplannen, die echter ontbreken, zodat een integrale beoordeling van gevolgen en effecten niet mogelijk is. Gevraagd wordt de lokale wegen integraal deel uit te laten maken van de gebiedsontwikkeling en op te nemen wat de consequenties zijn van de PIP GOL voor deze wegen. Geen GOL goedkeuren en uitvoeren zolang er geen duidelijk (aangepast) GVVP en mobiliteitsplan aanwezig is de gemeenten Heusden en Waalwijk. Het gaat o.a. om de volgende wegen: Drunenseweg / Overlaatweg, Bushalte Spoorlaan / Stationstraat / Wolvenhoek, Vijfhoevenlaan / Mommersteeg, Van Leeuwenhoeklaan / Groen van Prinstererlaan, Catharinastraat, Wilhelminastraat, Julianastraat, Nassaulaan / Industriestraat, verschillende straten in Waalwijk, Tuinbouwweg / Abt van Engelenlaan.
		Antwoord	<u>Gemeente Heusden</u> Binnen het vigerende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Heusden (GVVP) zijn alle wegen conform Duurzaam Veilig gecategoriseerd. Aan de hand van de geprognoseerde verkeerscijfers is in samenwerking met Goudappel bezien op welke wegvakken c.q. kruispunten negatieve effecten verwacht kunnen worden. De conclusie is dat er geen nieuwe onoverkomelijke doorstromingsproblemen zullen ontstaan. Wel vragen de rotondes op de Spoorlaan, gezien hun beperkte restcapaciteit aandacht. Met betrekking tot verkeersveiligheid is de Kennedybrug (verlengde Vendreef) een potentieel knelpunt. Daarnaast zijn er onder andere vanuit bewoners verzoeken om extra aandacht te besteden aan diverse kleinere verkeersmaatregelen.

			De gemeenteraad heeft in mei 2017 besloten om € 2,5 miljoen te reserveren en deze onder andere in te zetten voor de volgende maatregelen: • Vervangen van klinkers door geluidsarm asfalt op de Vijfhoevenlaan (i.c.m. ontwikkeling De Grassen). • Invoeren van eenrichtingsverkeer in de Verdilaan en aanpassen van de voorrangssituatie kruising Verdilaan met Vijfhoevenlaan. • Geluidsarm asfalt op de Overlaatweg (westzijde rotonde Statenlaan). • Geluidsarm asfalt op de Spoorlaan tussen Kastanjelaan-West en Stationsstraat. • Verkeersmaatregelen op de Kennedybrug en op wegvak Catharinastraat-Heistraat. • Kleine verkeersmaatregelen naar aanleiding van overleg met belanghebbenden in het kader van de actualisatie van de het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). • Oplossen van andere knelpunten (zoals bebording, verplaatsen bushaltes, etc.). Er zal een relatie gelegd worden met het te actualiseren GVVP, waarbij bewoners en andere belanghebbenden kunnen participeren. Bij het GVVP zal ook een Uitvoeringsprogramma worden opgesteld. <u>Gemeente Waalwijk</u> In het door de gemeenteraad op 22 september 2016 vastgestelde “Integrale Uitvoerings Programma (IUP) 2017-2020 staan de maatregelen voor de infrastructuur binnen de gemeente Waalwijk opgesomd voor de komende jaren. Ter voorbereiding op de realisatie van het project GOL zullen de volgende maatregelen worden uitgevoerd: 1. Groot onderhoud Akkerlaan tussen Halvezolenpad en Drunenseweg. Dit groot onderhoud bestaat uit het vervangen van de bovenlagen van de asfaltweg. 2. Aanleg rotonde op de kruising Drunenseweg / Akkerlaan / Coubertinlaan. 3. Reconstructie Drunenseweg tussen Akkerlaan en zwembad. De bestaande klinkerverharding zal hierbij worden vervangen door asfalt. 4. Reconstructie Drunenseweg tussen Drongelens kanaal en gemeentegrens. Ook hier wordt de bestaande klinkerverharding vervangen door asfalt. Daarnaast wordt groot onderhoud verricht aan de brug over het Drongelens Kanaal en wordt een VRI geplaatst t.p.v. de oversteek van het fietspad aan de westzijde van het kanaal met de Drunenseweg. 5. Reconstructie fietspad Hoogeindse rondweg. De bestaande betonverharding wordt vervangen door rood asfalt waarbij het fietspad tevens geschikt gemaakt wordt voor gebruik in twee richtingen. In de toekomst wordt dit fietspad aangesloten op de oversteek van de noordelijke ontsluiting.
--	--	--	---

			Zie in dit verband ook het kopje algemeen bij thema 17 Wijze van bestemmen.
2.c	32, 33, 35, 45, 46, 55, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 73, 83, 113, 114, 119, 124, 140, 141, 149, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 172, 175, 178, 182, 190, 191, 195, 196, 203, 211, 212, 213, 221	Zienswijze	Volgens de uitgangspunten Duurzaam Veilig zou de Overlaatweg een 80 km/uur weg moeten worden (gebiedsontsluitingsweg). Maar dit zou leiden tot een knelpunt voor overstekend wild en langzaam verkeer. Dit levert een conflict op tussen de functie van de weg, de 'gewenste' snelheid en de benodigde veiligheidseisen. Tijdens een expertmeeting is aangegeven, dat een 60 km/uur weg de meest zinvolle maatregel is om aanrijdingen te voorkomen. Indiener wil dat de Overlaatweg geen gebiedsontsluitingsweg wordt. Variant 72 A van indiener biedt die mogelijkheid en dat deze weg binnen de PIP GOL wordt opgenomen. Indien toch wordt gekozen voor de functie gebiedsontsluitingsweg: 1. moet de weg worden ingericht conform de principes 'Duurzaam veilig'; 2. moeten er maatregelen worden genomen om aanrijdingen tussen automobilisten en dieren te voorkomen; 3. moet de veiligheid van voetgangers en overstekende fietsers langs de Overlaatweg gegarandeerd worden. Enkele honderden tot duizenden fietsers (waaronder schoolgaande kinderen) maken gebruik van het fietspad naast de Overlaatweg. Door de GOL neemt het verkeer tot van 7.000 naar 17.000 vracht- en personenauto's. Indiener wenst daarom: a. Een veilige scheiding tussen weg en fietspaden. b. Een passende bescherming van overstekende fietsers en voetgangers bij het fiets- en wandelpad en de school de Overlaat, woonzorgcentrum Eikendonk en het Olympia bad en bij andere oversteekpunten en splitsingen (kruising Akkerlaan/Drunenseweg, Overlaatweg/Kanaalweg/Overstortweg, oversteek fietspad langs Drongelens Kanaal en oversteek fiets- /voetpad Heidijk). De GOL beweerd stellig dat er een inventarisatie is gemaakt van de diersoorten die in de Overlaat, gebruik gaan maken van de EVZ. Uit deze inventarisatie is het volgens de GOL nodig om een minimale breedte van de verbindingzone in de EVZ bij het voorzien labyrint te hebben van 25 meter. Volgens de plotkaart gaan er op dit labyrint nabij de A59 6500 MVG gebruik maken per verbinding (Noord- Zuid). Op de Overlaatweg gaan 2,5 keer zoveel 17.000 vracht- en personenauto's gebruik maken. Vraag is: 1. Waar heeft de in de Overlaatweg te realiseren verbindingzone een minimale breedte van 25 meter (dat moet volgens de inventarisatie van de dieren waarvan de GOL zegt gedaan te hebben). 2. Welke maatregelen neemt de GOL om te voorkomen dat dieren de gehele Overlaatweg als oversteekmogelijkheid gaan gebruiken.

		Antwoord	<u>Overlaatweg</u> De Overlaatweg is binnen het GVVP Heusden opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. De toekomstige functie daar zal wat betreft de inrichting daarop worden ingericht. Met een breedte van 7,5 meter hoeft de weg niet te worden verbreed. De markering zal worden aangepast. Tussen de rijbaan en het fietspad ligt een berm van 1,5 meter. Hier is voldoende ruimte voor het aanbrengen van een fysieke scheiding (houten geleiderail). Gebiedsontsluitingswegen kunnen veel verkeer aan. De afwikkelingscapaciteit wordt meer bepaald door de afwikkeling/doorstroming. De afwikkeling op de Overlaatweg en (ook) de Drunenseweg zijn meegenomen in de verkeersanalyses. Op deze wegen is geen sprake van knelpunten op het gebied voor doorstroming op wegvakken. De I/C-verhoudingen blijven zowel in de ochtend- als avondspitsperiode (ruim) onder de grenswaarde van 0,8. Wat betreft verkeersonveiligheid: deze ontstaat met name op kruispunten bij oversteekbewegingen. Ter hoogte van de aansluiting van de Westelijke randweg Drunen blijft het tweerichtingenfietspad liggen ten zuiden van de Overlaatweg. Hier is dus geen sprake van extra oversteekbewegingen als gevolg van de GOL. Ter hoogte van de Heidijk zal de inrichting van de Overlaatweg worden aangepast. Hier zal een 'middeneiland' worden aangelegd, waardoor fietsers veilig de Overlaatweg kunnen oversteken. Bij de kruising Overlaatweg/Kanaalweg/Overstortweg worden geen problemen verwacht. De Overstortweg is straks alleen nog maar bedoeld voor landbouwverkeer. Bij de Overlaat, Eikendonk en Olympiabad zijn verkeersmaatregelen getroffen voor een veilige oversteek. <u>Drunenseweg</u> Op de Drunenseweg, voorzover gelegen binnen de kom van Waalwijk, blijft een 50 km/uur regime gelden. Er ligt aan de zuidzijde een vrij liggend fietspad (twee richtingen). Waalwijk heeft besloten vanwege de groei van het verkeer een VRI te plaatsen ter plaatse van de oversteek van het fietspad aan de westzijde van het kanaal met de Drunenseweg. Ter hoogte van woonzorgcentrum Eikendonk en het Olympiabad staan verkeerslichten en zijn reeds verkeersmaatregelen getroffen voor een veilige oversteek.
--	--	----------	---

			Op de kruising Drunenseweg / Akkerlaan / Coubertinlaan wordt een rotonde aangelegd. <i>Barrièrewerking Overlaatweg</i> In het plan was al een ecoduiker voorzien onder de Overlaatweg (kleine faunatunnel opgenomen). Deze mitigeert de barrièrewerking door de toename aan verkeer op de Overlaatweg voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën (doelsoorten bever, das, kamsalamander en otter). Voor de ree is als extra maatregel gekozen voor verlagen snelheid naar 60 km/uur buiten de spits tussen 19 uur en 7 uur (periode dat de ree actief is) en wildspiegels. Gezien het zeer geringe aantal ree slachtoffers en de kleine ree populatie hier is in afstemming met betrokken natuurorganisaties deze maatregel voldoende effectief geacht. Gekeken naar de intensiteiten uit het verkeersmodel rijden hier 's avonds 20% van de voertuigen die er overdag rijden, dus significant minder. Als men overdag deze route neemt, is de kans groot dan men ook 's avonds deze route neemt. De voorgestelde maatregel met combinatie van snelheden, zal dus geen gevolgen hebben voor het verkeersmodel. Keerzijde is de naleving van de snelheid. De vormgeving van de weg moet zijn afgestemd op 80 km/h, omdat anders gevaarlijke situaties kunnen ontstaan in de dagperiode. De inrichting is dus niet conform de gewenste snelheid in de nachtperiode. Daarom worden attenderingsborden geplaatst. De verbindingzone langs het kanaal is gemiddeld 25 meter en daarmee voldoende breed voor de doelsoorten waarvoor hij wordt aangelegd. Voor het goed functioneren van de EVZ is het niet noodzakelijk dat de EVZ overal 25 meter breed is. Een versmalling is goed mogelijk.
2.d	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De plannen houden onvoldoende rekening met het behalen van klimaatdoelen. Er is meer aandacht nodig voor leefklimaat, landschap, natuur en milieu. Er moet ingezet worden op: afremmen van verkeersmobiliteit, stimuleren van Smart Mobility, rekeningrijden, meer lokale economie, thuis werken, goede fietsverbindingen om zo het gebruik van de fiets te stimuleren, etc. Er moet uitgegaan worden van een verkeersgeleiding systeem, die de snelheden van de auto's aanpast aan de capaciteit van de weg en niet van een maximumsnelheid voor auto's van 130 km/uur. Gevraagd wordt naar een analyse van deze ontwikkelingen en een toets van de plannen hierop. Nu is alleen gekeken naar economische en planologische ontwikkelingen.
		Antwoord	Naar de overtuiging van Provinciale Staten is sprake van een integrale gebiedsontwikkeling gericht op het realiseren van vooraf opgestelde doelen. Verwezen wordt naar het begin van dit thema onder het kopje algemeen.

			Door de klimaatverandering moet Nederland rekening houden met meer extreme neerslag en een hoger waterpeil in watergangen en meren. De kans op wateroverlast in laaggelegen gebieden neemt toe. Maatregelen om droge voeten te houden zijn inmiddels noodzakelijk geworden. Ruimte voor waterberging is één van de maatregelen waarnaar wordt gekeken. Juist in het inpassingsplan GOL Oost komt een verbinding tot stand in het kader van het project HoWaBo. Onder de A59 komt een (eco)tunnel. Water voor retentie kan in de toekomst van zuid naar noord onder de A59 doorstromen. De wegen zijn zodanig aangelegd dat zij droog blijven ook in een toekomstig klimaatscenario. Daarmee zijn vluchtroutes verzekerd. Met Howabo worden droge voeten in en rondom Den Bosch verzekerd in de toekomst. Er dient rekening te worden gehouden met vastgesteld beleid van het rijk en het verhogen van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km/uur. Zie ook het kopje algemeen bij thema 2.
2.e	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Er ontbreekt een goede probleemanalyse. Wat zijn de kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwingen van de problemen. Wat zijn de oorzaken van de problemen en hoe kunnen deze problemen worden opgelost. Verwezen wordt ook naar de magere knelpuntenanalyse in de NRD GOL van 10 maart 2015 (blz. 7 en 8). Alsnog wordt gevraagd naar een duidelijke probleemanalyse op basis waarvan passende oplossingen kunnen worden geformuleerd. De doelen van het PIP zijn niet en/of onvoldoende nader gekwantificeerd en toetsbaar gemaakt. Dit is nodig om aan te tonen dat de gestelde doelen door de maatregelen ook daadwerkelijk het gewenste resultaat opleveren en de mate waarin. Dit is ook van belang om een afweging te kunnen maken in de kosten en baten. Gevraagd wordt om een kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing van de doelen van de PIP GOL, zodat de voorgestelde acties kunnen worden getoetst aan deze doelen.
		Antwoord	GOL heeft betrekking op de thema's leefomgevingskwaliteit, bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, fietsverkeer, natuur, water, landbouw en ruimtelijke kwaliteit. In hoofdstuk 3 van het MER zijn de problemen, ambities, doelen en principekeuzes beschreven voor elk van deze thema's. De mate waarin GOL voldoet aan de doelen voor deze thema's is onder meer beschreven in hoofdstuk 9 van het MER.
2.f	141, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 167, 178, 183, 186, 187,	Zienswijze	Summiere GOL doelstelling worden niet gerealiseerd: 1. Geen of nauwelijks betere doorstroming op en rond de A59 (zie MER achtergrondrapport Verkeer).

188, 190, 194, 195, 196, 203, 221		2. Betere leefbaarheid /veiligheid in de kernen door minder verkeer in de dorpskernen, wordt niet of nauwelijks gerealiseerd. Het wordt onveiliger (zie MER achtergrondrapport Verkeer), er komt meer sluiptverkeer. Wettelijke normen tav geluid en luchtkwaliteit voldoen niet aan de normen van de WHO. De in Nederland wettelijke toegestane maxima (hoger dan de normen van de WHO) worden bereikt en er wordt ontheffing gevraagd op deze cruciale punten. 3. Betere bereikbaarheid van de kernen wordt niet gerealiseerd. Bewoners worden gedwongen om te rijden en zo langer in de dorpskernen te rijden om de A59 te bereiken. Er is geschoven met doelstellingen om de plannen te kunnen blijven rechtvaardigen, wanneer oorspronkelijke doelstellingen niet haalbaar bleken. Gevraagd wordt om aanpassing van de plannen op basis van goed onderbouwde en gekwantificeerde doelstellingen. Gevraagd wordt hoe het sluiptverkeer in onze dorpen wordt teruggedrongen.
	Antwoord	Naar de overtuiging van Provinciale Staten is sprake van vooraf zorgvuldig opgestelde doelen die met het realiseren van voorliggend PIP worden gehaald, zoals onder meer staat beschreven in hoofdstuk 9 van het MER. <i>Doorstroming A59</i> Door het saneren van een aantal aansluitingen ontstaat er een lichte verbetering in de doorstroming op de A59 door een lagere reistijdfactor. In de Nota Mobiliteit (NoMo) worden streefwaarden aangegeven per gedefinieerd traject, uitgedrukt in een reistijdfactor voor zowel de ochtend- als avondspits. Voor het studiegebied GOL West en GOL Oost betreft dit het NoMo traject Waalwijk (N261) – 's-Hertogenbosch (A2). Hier geldt een streefwaarde van 1,5. In paragraaf 4.1.3. van beide onderzoeken Verkeer (bijlagen 18 en 19 bij de toelichting van beide inpassingsplannen) zijn de resultaten weergegeven. Voor zowel het studiegebied GOL West en GOL Oost geldt dat er minder vertraging ontstaat op de A59 na realisatie van de GOL plannen. Er is een lagere reistijdfactor ten opzichte van de referentiesituaties. Omdat de reistijd verbetert op het NoMo traject zal de doorstroming hier ook verbeteren en daarmee de verkeersveiligheid. Daarnaast is ook gekeken naar zogenaamde I/C verhouding (verhouding tussen intensiteit van het verkeer (I) en de beschikbare capaciteit (C)) op de A59 in de ochtend- en avondspits. Bepaalde wegvakken kennen een lichte verslechtering van de I/C-waardes en bepaalde wegvakken juist een verbetering. Per saldo zorgt dit voor een lichte verbetering van de reistijd voor het gehele traject tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch (NoMo-traject). Zie ook onderstaande afbeelding.



Referentie



GOL

Uiteindelijk zal door uitvoering van de GOL de doorstroming op het traject A59 Waalwijk – 's-Hertogenbosch tussen de 3% en 5% verbeteren.

Leefbaarheid en veiligheid

Wat betreft de leefbaarheid wordt verwezen naar het thema 12, algemeen van deze nota.

Wat betreft de verkeersonveiligheid wordt verwezen naar thema 10.

Betere bereikbaarheid van de kernen

Als gevolg van het opheffen van enkele aansluitingen op de A59 rijdt het verkeer langer op het onderliggend wegennet, zoals de nieuwe parallelstructuur. Daarvoor zijn deze wegen ook voor bedoeld. In sommige gevallen zal omgereden moeten worden. Maar ook komen er kortere routes naar de A59.

			Uit tabellen 3.3. en 4.3. van de samenvatting MER (bijlage 3 bij de toelichtingen van beide inpassingsplannen) blijkt dat op 15 van de 16 in het MER geselecteerde straten in de kernen de verkeersintensiteit afneemt. Deze straten zijn als representatief voor de hoeveelheid verkeer in de kernen aangewezen op basis van berekeningen met het verkeersmodel. <i>Sluipverkeer</i> De gevreesde verstoring van de nieuwe verkeersstructuur door sluipverkeer wordt nergens met gegevens onderbouwd. De GOL is er juist op gericht een dergelijke verkeersstructuur te realiseren dat sluipverkeer (zoeken naar kortere route) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Sluipverkeer ontstaat als het verkeer niet goed en veilig kan doorstromen. Hier is bij de planvorming uitgebreid naar gekeken. En zowel doorstroming als verkeersveiligheid is overal aanvaardbaar (al of niet na het toepassen van aanvullende maatregelen). <i>Advieswaarden Wereldgezondheidsorganisatie en klimaatdoelen</i> De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft geen normen (grenswaarden vastgesteld) over luchtkwaliteit maar zogenaamde advieswaarden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is getoetst aan de grenswaarden, die zijn vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. Op sommige plekken in Nederland worden de grenswaarden voor wat betreft NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof) overschreden, terwijl op grond van de Europese Richtlijn 2000/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, geïmplementeerd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer, de grenswaarden van die stoffen hadden moeten zijn behaald op respectievelijk 1 januari 2015 en 11 juni 2011. Op grond van artikel 23 van de Richtlijn rust op de Staat de plicht om passende maatregelen te nemen in een daartoe opgesteld luchtkwaliteitsplan, zodat de periode van overschrijding zo kort mogelijk kan worden gehouden. Vaststaat dat in en in de nabijheid van het plangebied van de GOL geen overschrijdingen van de grenswaarden wat betreft NO₂ en PM₁₀ aanwezig zijn. Overigens oordeelt de rechter in een uitspraak van de Rechtbank Den Haag d.d. 27 december 2017 (ECLI:NL:RBDHA:2017:15380) dat de Staat reeds maatregelen neemt ter verbetering van de luchtkwaliteit, toewerkt naar het bereiken van de advieswaarden van de WHO en op de goede weg is bij het daadwerkelijk verbeteren van de luchtkwaliteit. De Staat hoeft niet nu al of op korte termijn aan de richtwaarden van de WHO te voldoen.
--	--	--	--

			Door de klimaatverandering moet Nederland rekening houden met meer extreme neerslag en een hoger waterpeil in watergangen en meren. De kans op wateroverlast in laaggelegen gebieden neemt toe. Maatregelen om droge voeten te houden zijn inmiddels noodzakelijk geworden. Ruimte voor waterberging is één van de maatregelen waarnaar wordt gekeken. Juist in het inpassingsplan GOL Oost komt een verbinding tot stand in het kader van het project HoWaBo. Onder de A59 komt een (eco)tunnel. Water voor retentie kan in de toekomst van zuid naar noord onder de A59 doorstromen. De wegen zijn zodanig aangelegd dat zij droog blijven ook in een toekomstig klimaatscenario. Daarmee zijn vluchtroutes verzekerd. Met Howabo worden droge voeten in en rondom Den Bosch verzekerd in de toekomst.
2.g	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 180, 190, 191, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Gemist wordt een integrale afweging waarin alle ruimtelijke belangen voor het gehele gebied zijn meegenomen. Dus ook allerlei functies zoals bedrijvigheid, wonen en natuur. In feite gaan beide ontwerpplannen nu alleen over aanpassingen in de infrastructuur in de Langstraat.
		Antwoord	De GOL heeft een aantal doelen gesteld. Er zijn voorkeursalternatieven vastgesteld om die doelen te bereiken. Vervolgens is een en ander getoetst aan een goede ruimtelijke ordening, waarbij alle ruimtelijke belangen zijn afgewogen. Het is zeker niet zo dat beide inpassingsplannen alleen gaan over aanpassingen in de infrastructuur. Verwezen wordt naar het kopje algemeen van dit thema en thema 1.
2.h	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 180, 190, 191, 195, 196, 203, 221		De drie geboden alternatieven kunnen in redelijkheid niet terzijde worden gesteld, omdat voldaan moet worden aan een goede ruimtelijke ordening.
		Antwoord	De plannen van de GOL zijn getoetst aan een goede ruimtelijke ordening. Afwegende alle belangen wordt daaraan voldaan. De geboden alternatieven Wat betreft de geboden alternatieven: naar de mening van de provincie zijn deze niet toereikend om de gestelde doelen van de GOL te kunnen bereiken. Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij de thema 2 2A, 2B en 2E.

2.g	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Onvoldoende is duidelijk wat de nut en noodzaak is van de voorgestelde maatregelen. Zowel in de Baardwijkse Overlaat als in het oostelijk deel van het gebied zijn realistische varianten en alternatieven aangedragen, die onvoldoende zijn uitgewerkt, in de afweging zijn betrokken en op hun (meer-) waarde zijn beoordeeld. Gevraagd wordt expliciet te onderbouwen waarom de gekozen maatregelen als voorkeursalternatief zijn gekozen.
		Antwoord	Voor de nut en noodzaak van de plannen wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 1. Bij een omvangrijk project als het onderhavige, waarbij vele varianten een rol spelen, is een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces onvermijdelijk en noodzakelijk. Van de vele naar voren gebrachte alternatieven zijn enkel die alternatieven in het MER onderzocht die na het doorlopen van het trechteringsproces doelmatig bleken en dus zicht gaven op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Enkel voor die alternatieven is dus in breder verband de (meer)waarde beoordeeld. Wat betreft het alternatievenonderzoek wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 2, 2A en 2B.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen zijn aanleiding geweest tot het toevoegen van verrijkingsmaatregelen voor natuur in het inpassingsplan GOL West. In de avond -en nachtperiode gaat op de Overlaatweg een gereduceerde snelheid van 60 km/uur gelden.

Voor het overige geven bovenstaande zienswijzen geen aanleiding tot het wijzigen van beide inpassingsplannen.

2A			Thema 2A: RO Voorkeursalternatief (VKA): aansluiting 40 en noordelijke parallelstructuur A59
		Algemeen	<u>Vastgesteld beleid algemeen</u> Vele indieners hebben grote bezwaren tegen de nieuwe aansluiting 40 in de BO met een Randweg Drunen en hebben alternatieven ontwikkeld om dit te voorkomen. Voor hier verder op in te gaan dient allereerst gesteld te worden dat een nieuwe aansluiting in de BO met een nieuwe Randweg Drunen al geruime tijd in meerdere beleidsstukken van de gemeenten Waalwijk en Heusden zijn vastgelegd. Samenvattingen daarvan zijn terug te vinden in de toelichting van het PIP (hoofdstuk 6). Het gaat daarbij om de Structuurvisie Waalwijk 2025, onderscheidend meer verleiden, Nota wensbeelden, uitgangspunten en bouwstenen bedrijventerreinen en het Mobiliteitsplan Waalwijk.

			Voor de gemeente Heusden gaat het om de Structuurvisie Ideeën voor een plek en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. Hieronder wordt kort de inhoud van deze beleidsstukken nogmaals weergegeven. De beide inpassingsplannen zijn niets meer en minder een uitvoering van dit vastgestelde beleid. Beide inpassingsplannen maken dit beleid juridisch-planologisch mogelijk. Om moverende redenen (zie paragraaf 1.5 uit de toelichting PIP) is besloten dat de gemeenten niet zelf hier een bestemmingsplan voor vastleggen, maar dat de provincie beide inpassingsplannen vaststelt. <u>Vastgesteld beleid Waalwijk</u> In de structuurvisie 'Waalwijk 2025, onderscheidend meer verleiden', is de GOL als sleutelproject opgenomen. Dit sleutelproject bestaat uit o.a. de volgende onderdelen: 1. Het aanpassen van de afslagenstructuur van de A59. Dit betekent een volledig nieuwe afslagenstructuur tussen Waalwijk en Drunen. De aansluitingen Waalwijk (37) en Drunen-West (40) worden verbeterd. De bestaande aansluitingen Waalwijk Centrum (38) en Waalwijk Oost (39) verdwijnen. 2. Lokale noordelijke en zuidelijke (parallel)structuur tussen de kern Waalwijk en de A59 verbeteren. Dit om de lokale bereikbaarheid van de kern Waalwijk en het bedrijventerrein Haven te optimaliseren. In het Mobiliteitsplan voor de gemeente Waalwijk is besloten de aansluitingen van de A59 aan de kern Waalwijk te herstructureren (verplaatst en gebundeld) in de BO. Hiermee wordt het volgende bereikt: 1. Een betere doorstroming door minder in/uitvoegbewegingen op korte in- en uitvoegvakken. 2. Een verbetering van de verkeersveiligheid. 3. Een meer heldere verkeersstructuur (geen halve aansluitingen). 4. Een evenwichtigere verdeling van het gemotoriseerde verkeer: vanaf de stroomweg/autosnelweg eerst naar de hoofdweg en vervolgens via de wijkverzamelstraat de wijk in en omgekeerd. 5. Mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren door het verkeer meer te bundelen op de hoofdwegen. <u>Vastgesteld beleid gemeente Heusden</u> De westelijke randweg Drunen is reeds in meerdere beleidsstukken van de gemeenten Heusden vastgelegd, zoals de Structuurvisie en het GVVP. De gemeente kiest voor aanpassingen van de op- en afritten naar en van de A59. Overzichtelijke en
--	--	--	--

			logische (volledige) aansluitingen maken een fijnmazige ontsluiting van de gemeente mogelijk en een betere doorstroming op de A59. In de gemeentelijke structuurvisie Heusden zijn de volgende infrastructurele werken benoemd in verband met het verbeteren van de verkeerstructuur: - realiseren van 4 volwaardige aansluitingen op de A59; - opheffen van 2 aansluitingen op de A59; - het realiseren van een goede parallelstructuur aan de hoofdwegen; - het realiseren van een westelijke randweg bij Drunen en een oostelijke randweg bij Vlijmen. De gemeente Heusden heeft als een van de belangrijke doelen gesteld dat zij een kwalitatief hoogwaardige groene woon- en werkgemeente wil zijn met een goede leefbaarheid in de verschillende kernen. Vanuit de sector verkeer en vervoer moet hier een belangrijke bijdrage aan worden geleverd. Daarmee is de kernwaarde van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) verwoord. In het GVVP heeft de gemeente Heusden helder vastgelegd welke aanpak wordt gekozen voor het realiseren van de doelstellingen. Het fundament dient te bestaan uit een compleet en goed gestructureerd hoofdwegennet. Dat betekent dat realisering van de randweg Vlijmen, doortrekking van de parallelstructuur aan de zuidzijde van de A59, realisering van de westelijke randweg Drunen en de fasering van aansluitingen voorwaarde is om de overige onderdelen van de verkeersinfrastructuur aan te pakken. Vervolgens zullen ook de ontsluitingsstructuren in de dorpscentra aangepakt worden. <u>Locatie nieuwe aansluiting 40 en Westelijke randweg Drunen</u> Ten behoeve van de keuze voor het voorlopige voorkeursalternatief in de NRD zijn er diverse bijlagenrapporten opgesteld waarin voor diverse delen van GOL varianten zijn onderzocht. Deze varianten zijn allemaal afgewogen conform het beschreven trechteringsproces (zie ook onder het kopje algemeen bij thema 2.) Voor aansluiting 40 is in de bijlage III van de MER bij fiche nr. 34-35-36 te zien dat verschillende vormgevingen en liggingen rondom de snelweg zijn onderzocht. Hetzelfde geldt voor de Westelijke randweg Drunen, waarvoor ook diverse locaties zijn overwogen, weergegeven in fiche 57 tot en met 61. Naar aanleiding van inspraak op de NRD zijn er nog diverse alternatieven door bewoners ingebracht die ook zijn afgewogen via hetzelfde trechteringsproces. Daar heeft ook overleg met betrokkenen plaatsgevonden om te bepalen wat de variant 72 nu precies inhield.
--	--	--	--

			<u>Gelopen proces (verkeerde variant gebruikt)/variant 72a als daadwerkelijk alternatief</u> Om vast te stellen of variant 72a uitzicht bood op een volwaardig haalbare variant zijn diverse expertsessies georganiseerd. In de voorbereiding op deze sessies is variant 72a door de verkeersexperts geanalyseerd. Het voorbereiden van deze analyse leidde al tot meer inzicht in de exacte consequenties van variant 72a. In de sessies zelf is variant 72a met vertegenwoordigers van de Stichting verder uitgewerkt en geconcretiseerd. Daarmee was ook een concretere kostenraming mogelijk. Ter verdere verbetering van hun variant heeft de Stichting ook aanvullende elementen ingebracht zoals de ovonde. De tijd ontbrak om deze verbetering verder in ontwerp uit te werken, maar deze is wel beschouwd in de afweging van de kosten van het alternatief door aan te geven wat de mogelijke besparing van kosten zou kunnen zijn. Met inachtneming van alle informatie uit de sessies concludeerde GS bij het ontwerp PIP dat is gebleken dat er geen uitzicht is op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Verder blijkt dat variant 72a uitkomt op een bedrag van 74 miljoen euro, eventueel te verbeteren tot een bedrag ter hoogte van 64/69 miljoen, in vergelijking met de GOL variant van 34 miljoen euro waarvoor financiële dekking bestaat. Bij het vaststellen van het ontwerp PIP is deze variant daarom niet verder onderzocht. In diverse zienswijzen wordt gerefereerd aan variant 72a. De Stichting zelf beschrijft in paragraaf 5.2.1 van hun zienswijze op basis van een plaatje de kern van hun variant. Dat is een plaatje van de variant zoals die is uitgewerkt tijdens de expertsessies en zoals die ten grondslag heeft gelegen aan de uitgevoerde kostenraming ten tijde van het ontwerp PIP. De verbetering met ovonde zoals die tijdens de expertsessies naar voren is gekomen, is enkel toegevoegd als bijlage bij paragraaf 5.2.9. van de zienswijze waar de uitkomsten van de expertsessies worden weersproken. In de hoofdtekst van de zienswijze wordt derhalve de verbeterde variant met ovonde niet aangeduid als de kern van variant 72. Zover aannemende dat bij de verbeterde variant sprake is van een variant met ovonde hebben Provinciale Staten ten behoeve van zorgvuldige besluitvorming toch gemeend een zodanige uitwerking van deze variant te maken dat onder dezelfde condities een kostenraming mogelijk was. Deze verbeterde variant komt uit op een bedrag van 66 miljoen euro. Nu de locatie van deze variant niet wijzigt, zullen de conclusies ten aanzien van de gevolgen voor verkeer niet anders zijn zoals die bij variant 72a in eerste instantie zijn geanalyseerd. Daarmee is nog steeds geen sprake van een variant die uitzicht biedt op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Bovendien verschillen de verkeersstromen van deze variant niet wezenlijk met die van variant 72a.
--	--	--	---

			In het zorgvuldige proces dat doorlopen is zijn diverse mogelijkheden en alternatieven aan de orde geweest. Deze voorstellen zijn steeds op meerdere aspecten gewogen om te kunnen bepalen of het zin had vervolgstappen te zetten in uitwerken en eventueel onderzoek (trechteringsproces). Voor de variant van de Stichting is extra geïnvesteerd in de eerdergenoemde expertsessies. Dit leidde tot de conclusie dat er inhoudelijk en financieel geen zicht was op een volwaardig alternatief. Ook de uitwerking van hun zienswijze leidt tot dezelfde conclusie. Daarmee zijn verdere stappen niet meer genomen omdat deze variant niet haalbaar is. <u>Overleg met de Stichting van GOL naar Beter (SGNB).</u> Er is erg veel geïnvesteerd in het gesprek over en onderzoek naar variant 72 en 72a. Provinciale Staten waarderen ook de inzet van SGNB op dit punt, maar moeten concluderen dat deze variant niet beter is dan de huidige plannen. Na alle inspanningen blijkt dat variant 72 inhoudelijk niet voldoet om de verkeersdoelstellingen in Waalwijk en Drunen waar te maken en dat daarnaast de kosten vele malen hoger zijn dan de gekozen variant en niet passen binnen het beschikbare budget. Alle informatie daarover is eerder gedeeld met Provinciale Staten en gemeenteraden. Provinciale Staten constateren dat een aantal betrokkenen in het gebied deze conclusie niet delen en betreuren dit in het licht van alle inspanningen. <u>Kosten en baten</u> De kostenraming zoals die voor variant 72a is opgesteld, ook de verbeterde versie, is gebaseerd op de SSK systematiek. Een algemeen gebruikte en aanvaarde methode. Dezelfde systematiek is gebruikt voor de raming van onze gekozen variant. Daarmee is een vergelijking van kosten mogelijk op een gelijkwaardig niveau. Conform de trechteringssytematiek is op basis van de kostenraming gekeken of sprake is van een volwaardig alternatief: indien sprake is van een afwijking in budget van meer dan 7,5 mln euro valt het alternatief af. Zoals hiervoor reeds toegelicht is daarvan sprake nu een verschil bestaat van ruim 30 mln euro. Net als alle andere alternatieven is op het punt van de kosten dus enkel gekeken naar hetgeen nodig is om de variant technisch uit te kunnen voeren en welke kosten daartegenover staan. Dat is afgezet tegen de kosten behorend bij het technisch uitvoeren van de VKA. Daarmee ontstaat een zuivere vergelijking op basis van techniek en kosten. Baten, mitigerende maatregelen etc. spelen daarbij nog geen rol.
--	--	--	--

			De stelling dat we op basis van onze gekozen variant posten zouden moeten wegstrepen en eventueel toevoegen en zo een raming maken, geeft een onzorgvuldig beeld en geen zuivere vergelijking. Pas indien een alternatief door de eerste fase van de trechter komt (5 punten), wordt verder gekeken naar de effecten voor verkeer, natuur, cultuurhistorie, landschap. Pas op dat punt ontstaat een vergelijking tussen onze gekozen variant en een eventueel alternatief op andere punten. Nu de variant van de stichting geen zicht biedt op een volwaardig alternatief, zijn deze aspecten niet verder afgewogen. <u>MKBA</u> Er is een MKBA gemaakt in het begin van het proces. Na afronding van de notitie reikwijdte en detailniveau, inclusief trechteringsproces heeft een MER onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de maatregelen in het ontwerp PIP en geen MKBA meer. Een MER is een onafhankelijk breed onderzoek en algemeen geaccepteerd. <u>Aantasting Baardwijkse Overlaat (op het gebied van natuur en cultuurhistorie/openheid/groene geleding)</u> De plannen om nieuwe infrastructuur te realiseren in de Baardwijkse Overlaat leiden al geruime tijd tot gesprekken met de omgeving. In deze discussie is het van belang voor ogen te houden dat er in de Baardwijkse Overlaat meerdere aspecten spelen: nieuwe infrastructuur, de aanleg van een fietsbrug voor de snelfietsroute, de belangen van de natuur en cultuur. Als provincie dienen we al deze belangen met elkaar te wegen en niet ieder belang afzonderlijk. Op dit moment is de Baardwijkse Overlaat een landbouwgebied, de verbindingfunctie voor natuur is niet aanwezig en het kanaal en de spoordijk zijn nog de enige markers die herinneren aan de cultuurhistorische functie die het gebied ooit heeft gehad. Zonder GOL zou hier niets veranderen. Door GOL wordt het mogelijk gemaakt om een impuls aan dit gebied te geven. Al een aantal jaren geleden is in het kader van de planontwikkeling GOL in de Baardwijkse Overlaat een tuinbouwkas gesloopt. Ook is een nieuwe brug over het Drongelens Kanaal aangelegd (A59). Deze nieuwe brug was een eerste stap in het creëren van de ecologische verbindingzone Drongelens Kanaal en is 36 meter langer dan de oude brug. Ook is de waterkering langs de oostzijde van het Drongelens Kanaal plaatselijk naar het oosten verschoven. Hiermee is ruimte gecreëerd voor de verbindingzone. Door het inpassingsplan GOL West kan nu de natuurfunctie aan de westzijde volledig worden ingericht als EVZ.
--	--	--	---

			Aan de oostzijde wordt de functie van de Heidijk versterkt. Door het openmaken van de spoorbrug inclusief de voorziene verrijkingsmaatregelen wordt het totale verhaal van de Baardwijkse Overlaat weer verteld en beleefbaar gemaakt. Het is niet enkel meer een fietsverbinding, maar een icoon dat een verhaal verteld. Het openmaken maakt het tevens mogelijk ook de natuur langs deze lijn te versterken. Daarmee wordt het monotone karakter van het gebied doorbroken en ontstaat juist door alle belangen te combineren een impuls die het gebied weer karakter geeft, terwijl het nog steeds een (groene) buffer vormt tussen Waalwijk en Drunen. <u>Levert betere doorstroming op voor verkeer</u> Doordat er relatief veel verkeer door de kernen gaat, waardoor de leefkwaliteit onder druk komt te staan, heeft GOL zich als doel gesteld de leefkwaliteit gerelateerd aan verkeer te verbeteren. Om deze ambitie te realiseren wordt o.a. gestreefd naar een afname van verkeer in de kernen. Om die ambitie toetsbaar te maken is gewerkt met 16 representatieve (toegangs)wegen. Het gaat om oude toegangswegen tot de kernen, die vroeger goed functioneerden. Door de uitbreiding van woon- en werkgebieden rijdt er nu echter te veel verkeer op deze wegen gelet op de naast gelegen woon- of verblijfgebieden. In GOL wordt als doel gesteld deze straten te ontlasten. Voor Waalwijk betreft de wegen: Hoogeinde, Laageinde, Vooreinde, Hoogeindse rondweg, Loeffstraat, Molenvlietstraat en Putstraat. Voor Drunen o.a. Kastanjelaan-West en Eindstraat. De variant 72a levert zeker positieve effecten voor het verkeer. Uit onderzoek blijkt dat de parallelwegen zorgen voor een lokale verlichting van de A59 (de parallelwegen fungeren als alternatieve route bij congestie). De druk wordt 'goed' verdeeld tussen hoofdrijbaan en parallelbanen. Doordat de A59 meer 'lucht' krijgt, zorgt dit voor een lokale toename van het verkeer via de hoofdwegen (A59 en Midden-Brabantweg). Hierdoor ontstaat ontlasting van de route door Waalwijk via Prof. Kamerlingh Onnesweg – Groenewoudlaan – Akkerlaan – Drunenseweg – Overlaatweg. De lokale verlichting van de A59 heeft als keerzijde dat er een grotere kans op sluipverkeer ontstaat bij congestie op de A59, omdat mensen makkelijker de snelweg af kunnen en via de parallelstructuur de file ontwijken. Andere negatieve effecten zijn de toename van verkeer op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde door de volledige aansluiting van 39 op de parallelstructuur. Dat is negatief voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten. Het realiseren van parallelwegen in combinatie met het instellen van een eenrichtingscircuit op de Laageindse Stoep en Groenstraat zorgt voor afwikkelingsknelpunten op de Laageindse Stoep. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de wegvakken Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat. Dit zijn belangrijke aanrijdroutes naar de nieuwe parallelbanen. Ook op de toeleidende
--	--	--	--

			routes hiervan ontstaan toenames, zoals op de Groen van Prinstererlaan, Heermanslaan en Putstraat. Dit is niet gewenst voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze gebieden van Waalwijk. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen. De variant 72a verplaatst het verkeer derhalve naar straten waar GOL zich als doel heeft gesteld het verkeer te verminderen, juist omdat deze straten niet langer geschikt zijn grote hoeveelheden verkeer af te wikkelen. De verbetering in doorstroming op de A59 staat tegenover een toename op de oude toegangswegen. De ontlasting van de route door Waalwijk via Prof. Kamerlingh Onnesweg – Groenewoudlaan – Akkerlaan – Drunenseweg – Overlaatweg die variant 72a realiseert is niet nodig, omdat deze route juist bedoeld is conform het mobiliteitsbeleid van Waalwijk als doorgaande route en de betreffende wegen zijn ingericht en geschikt om grotere hoeveelheden verkeer af te wikkelen. <u>Zorgvuldige besluitvorming/overleg met omgeving</u> In het proces is op meerdere momenten en in verschillende vormen sprake geweest van participatie met en door de omgeving: een Adviesgroep met 20 organisaties, bespreking in de gemeenteraden, schetsessies met inwoners, open info avonden, talrijke gesprekken met belanghebbenden; ook tijdens de periode waarin de zienswijzen werden beoordeeld. Op deze manier is in het proces alle relevante informatie beschikbaar gekomen. In dit complexe proces is na vaststelling van het ontwerp de belangenafweging met inachtneming van de ingekomen zienswijzen de volgende stap. Dit is een politieke verantwoordelijkheid. Waar nodig is daarbij overleg gevoerd met betrokken experts. Na besluitvorming door Provinciale Staten betrekken we uiteraard weer de omgeving bij de realisatie en verdere uitwerking van de besluiten. Met vele betrokkenen (overheden, volksvertegenwoordigers, belangenorganisaties, inwoners) is de afgelopen jaren ook stap voor stap gewerkt aan het PIP dat er nu ligt. Gezien de reacties uit zienswijzen, hebben betrokkenen in dit proces vast hetzelfde ervaren als de provincie, namelijk dat er vele invalshoeken, meningen en verwachtingen zijn over de beste oplossing voor de geconstateerde problemen. Er is naar onze mening de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in overleg, ook met inwoners, waarin vanuit de provincie zeker sprake is geweest van het zoeken van de dialoog. Daarbij zijn we altijd op zoek naar de beste oplossing binnen de kaders zoals die met alle betrokkenen zijn afgesproken en die ons door Provinciale Staten en gemeenteraad zijn meegegeven. We zijn het als provincie verplicht naar alle indieners zorgvuldig met hun inbreng om te gaan. Dit heeft uiteraard tot doel het plan waar mogelijk te verbeteren. Alle bevindingen op de vragen en reacties zijn zorgvuldig uitgewerkt en waar nodig verwerkt in het PIP.
--	--	--	---

			<i>Fietsspoorbrug/dijk</i> Over de fietsspoorbrug/dijk is veel overleg gevoerd met belanghebbende partijen zoals fietsers, erfgoed en natuur om tot een goed alternatief te komen. In dit overleg zijn diverse oplossingen aan de orde gekomen. Uit deze overleggen is de in het inpassingsplan GOL West variant naar voren gekomen. Een zeer ruime meerderheid kiest voor deze variant aangezien deze het meeste recht doet aan een goede verhouding tussen een open (brug) en dichte (dijk) constructie. Hiermee kan de historie van het gebied vanuit cultuurhistorie en landschap het beste worden ingevuld. Ook kan deze variant rekenen op voldoende draagvlak en voldoet het aan de eisen vanuit de Verordening ruimte. Het openmaken van de spoorbrug versterkt de openheid van de Baardwijkse Overlaat als een van de belangrijke kernwaarden van het gebied. Tevens versterkt het realiseren van een fietsbrug de historische lijn, de oost-west relatie in de Overlaat. Zij benadrukt de waarde van de historische spoorlijntje en heft een deel van de barrière die de dijk vormt op.
2.A.a.	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 180 190, 191, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Indiener heeft alternatief 72a ontwikkeld om het verkeer zoveel mogelijk direct langs de A59 te leiden en zoveel mogelijk gebruik te maken van de parallelstructuur langs de A59. Het doel is om (sluip)verkeer zoveel mogelijk buiten de woonkernen (Waalwijk en Drunen West) te houden en de Baardwijkse Overlaat te vrijwaren van asfalt. In de zienswijze wordt het alternatief nader beschreven (onder 5.2.1). Het adviesbureau Goudappel heeft in opdracht van de provincie de verkeerseffecten van dit alternatief vergeleken met het VKA GOL. Mede naar aanleiding daarvan is indiener gekomen tot een verbeterde variant. Indiener heeft een vergelijkingsmatrix gemaakt tussen de variant 72 A en het VKA (is bijlage bij paragraaf 5.2.3). De belangrijkste conclusie is dat de variant van indiener prima scoort en zelfs beter dan de huidige PIP GOL plannen. Zeker op basis ambities / doelen GOL, zoals vastgesteld in NRD GOL. De provincie heeft deze variant afgewezen (zie bijlage bij paragraaf 5.2.4) vanwege de hoge kosten (70 miljoen euro) en het feit dat enkele straten in Waalwijk meer verkeer krijgen. Indiener mist in de onderbouwing van GS een toelichting op de volgende punten: 1. Een inzichtelijke en voldoende gedetailleerde kosten en maatregelen overzicht tussen VKA GOL en de verbeterde variant 72A. 2. Er is een MKBA van variant 72A gemaakt i.s.m TU delft. Uit deze analyse blijkt, dat deze variant concurrerend is VKA GOL. GS gaat in haar afweging niet in op de verschillen in (maatschappelijke) baten.

			Indiener verzoekt nadrukkelijk dat de verbeterde variant 72A nader wordt uitgewerkt en er een goede, juiste beoordeling / afweging plaatsvindt en de inpassing van 72A beter en meer in detail wordt uitgewerkt. Op basis hiervan is een inzichtelijke en reële kosten / baten analyse noodzakelijk om daarna te bepalen of deze variant ja dan wel nee in de PIP GOL wordt opgenomen. Naar de mening van de indiener zijn de meerkosten van variant 72A niet zo groot als aangegeven door de provincie en valt met alle onnauwkeurigheden binnen de marge van 7,5 miljoen euro van het trechteringsproces. Met behulp van deskundigen schat de indiener de kosten in op 40 miljoen euro. Indiener is ervan overtuigd dat als de maatschappelijke baten in de vorm van reistijdwinst worden meegenomen de verbeterde variant 72A zelfs ruimschoots positief uitvalt. Is in de berekening van de provincie wel rekening gehouden met de vervallen GOL oplossingen bij keuze 72A?
		Antwoord	Uit de stukken blijkt dat variant 72A geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
2.A.b	192	Zienswijze	De voorgestelde randweg met aansluiting op de Overlaatweg is een onzalig idee. Is niet serieus te nemen. Bovendien laten de plannen zien dat er twee rotondes met de aanvoerwegen gepland zijn tussen de Halvezolen fietspad-dijk en de A59! En er vervallen toe- en afritten op de A59! Men kan stellen dat driekwart van het autoverkeer van zowel Waalwijk als Drunen voor aansluiting naar de A59 wordt veroorzaakt deze nieuwe geplande route te volgen. Dit zal voor catastrofale opstoppen zorgen. De lokale verbindingswegen Overlaatweg en Drunense weg gaan dus ook dienstdoen als aan- en afvoerwegen voor de A59 opgeteld bij het huidige drukke verkeer tussen beide plaatsen. Deze wegen zijn daar niet op toegerust. Het enorme verkeersaanbod, geperst naar hun bestemming, brengt veel negatieve overlast in de vorm van gevaar, lawaai, drukte, stank en uitstoot van fijnstof. Fijnstof dat in heel het land de gemoederen in beweging blijft houden. De Baardwijkse Overlaat ligt in een laagte tussen twee dijken en vormt als het ware een kom. Smogvorming is zeker niet ondenkbaar en zal door de gangbare westelijke wind verder waaien richting Drunen naar de Molenstraat en de nieuwe woonwijken daarachter. Evenzo het altijd doordreunende lawaai van een geplande randweg net onder aan de dijk. Al dat te verwachten overdadige verkeer in de Baardwijkse Overlaat zal zeker negatief uitwerken op al het groen en de dierenwereld. Het mondt uit in het wegwijnen van flora de fauna. Het zal de menselijke belevingswaarde van het gebied danig

			inperken. Het direct aangrenzende natuurgebied van Natuurmonumenten de 'Baardwijkse Overlaat' direct gelegen ten zuiden van de Overlaatweg zal veel inboetten en natuurminnende soorten van bijvoorbeeld insecten verdrijven. Dan zijn er ook, nog dieper in het bos gelegen de vogelwereld met vogels van de 'Rode Lijst' die een mogelijke negatieve invloed zullen ondervinden. Van uit het noorden is er langs het Drongelens afwateringskanaal een ecologische verbinding van 25 meter breed onder de A59-brug gerealiseerd. Hoewel, ter plaatse bekeken, (alles beter dan niets; helaas is ook dit een navrante gedachtegang voor de kwijnende natuur) geen eerste prijs zal wegdragen in een ecologische verbindingszone-wedstrijd. Daarnaast is een oude onderdoorgang van de Overstortweg verdwenen. Voorheen vormde deze onderdoorgang een verbinding met de groene wereld van het Overstorte Land. Helaas is er nog geen oplossing gevonden voor de ecologische verbinding langs het Drongelens afwateringskanaal, die botst tegen de Overlaatweg. Ondanks dat de natuur zo belangrijk is voor ons allen, blijft het voor de Baardwijkse Overlaat toch weer een moeizaam aandachtvragend item. Aan dezelfde Drunenseweg in Waalwijk liggen naast elkaar het Woonzorgcentrum 'Eikendonk-Schakelring', een MAVO- en VMBO-school 'de Overlaat', Voetbalvelden van WSC en RKC. Voorts een manege, een woning en het Waalwijkse zwembad 'Olympia', een ontspanningsnatuurterrein en voorts zijn er plannen voor woonhuizen project 'De Akkerlanen' Allemaal accommodaties die op zijn minst fijnstof-luw moeten zijn. Nu al is er een onophoudelijk stroom van verkeer en lawaai.
		Antwoord	Uit de onderzoeken blijkt dat de GOL plannen zorgen voor een goede doorstroming (ook op de A59). De Overlaatweg en de Drunenseweg zullen het extra verkeer aankunnen. Wat betreft de gevolgen voor het woon- en leefklimaat wordt verwezen naar dit thema onder algemeen en thema 12, algemeen. Wat betreft de gevolgen voor de natuur en de EVZ wordt verwezen naar dit thema onder algemeen en naar thema 15, algemeen en reactie op zienswijze 15.a.
2.A.c	192	Zienswijze	Parallelwegen langs de A59 zijn een welkome aanvulling voor opvang lokaal verkeer. In Waalwijk liggen er mogelijkheden voor het doortrekken van de Taxandriaweg met een aanleunende brug (A59) over het Drongelens afwateringskanaal voor aansluiting op de parallelweg in Drunen en zo verder. Hou verkeersstroom langs de A59. In 2007 etaleert Natuurmonumenten in de pers een visie voor de Baardwijkse Overlaat. Daarin passen geen verkeersknooppunten. De meest aangewezen plaats voor een dergelijke ingreep is aan de westkant van het Drongelens afwateringskanaal

			ten noorden van de A59. Nog steeds is dat de best mogelijke en gewenste plaats. Terwijl ook GOL plannen voor een brug aldaar over het Drongelens afwateringskanaal in haar concept heeft zitten. Stichting Van Gol naar Beter ontwikkelt ook plannen: hun visie 72A. Ook het openhouden van de toe- en afritten 38 en 39 is beter in verband met toevoeging in mondjasmaat voor doorstroming verkeer op A59. Het principe van 'toerit-dosering' zoals onder andere plaats vindt bij de Technische Universiteit Delft op de A13 en op de A10 rond Amsterdam bij de Rai. Rijkswaterstaat promoot deze manier. Voor Rijkswaterstaat zijn wijzigingen voor de toe- en afritten aan de A59 niet aan de orde. De huidige voldoen aan de eisen. Volgens artikel 22 in hoofdstuk 5.18 Aanduiding Cultuurhistorisch Vlak kan er in de Baardwijkse Overlaat geen verkeers-knooppunten worden aangelegd. De Verordening Ruimte van 2014, herzien in juli 2015 staat een en ander niet toe. Het GOL PIP wringt zich in allerlei bochten en zoekt uitwegen (?). De plannen van het GOL PIP zoals die voorliggen wijs ik af. De GOL PIP zullen geen verandering brengen in de stagnatie op de A59, dat is een vaststaand feit. Wel is het een miljoenen kostende project dat echter geen soelaas biedt. Een oplossing zal zijn de A59 te verbreden met extra rijbanen. Als stuwer van de Nederlandse economie, ligt hier een taak voor de provincie Noord-Brabant zich hierop te richten. In de Den Haag laten zien en horen met vastberadenheid dat het van het allerhoogste belang is. Niet op de lange baan schuiven. Het is een uitdaging die moet leiden naar oplossingen.
		Antwoord	Uit de stukken blijkt dat variant 72a geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema. Wat betreft het afsluiten van de toe- en afritten wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 1.

			Wat betreft de opmerkingen over de Verordening Ruimte wordt verwezen naar thema 6 en ook naar het kopje algemeen van dit thema. Wat betreft cultuurhistorie wordt verwezen naar dit thema onder het kopje algemeen en naar thema 11, algemeen. Doorstroming op de A59 verbeteren is niet het enige doel van GOL en is een eerste verantwoordelijkheid van RWS. De GOL maatregelen zorgen voor een verbetering van de doorstroming (3-5% minder reistijd). Verder zal de SFR ook voor minder autoverkeer op de A59 zorgen en wordt een uitbreiding in de toekomst van 2x2 naar 2x3 met GOL beter mogelijk gemaakt. Wat betreft de doelstellingen van het GOL in relatie tot de A59 en de positie van Rijkswaterstaat daarin wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 1 onder 'Nut en noodzaak opheffen op- en afritten, etc)'.
2.A.d	180	Zienswijze	Variant 72A geniet de steun van vele ondernemers, terwijl ook organisaties zoals de Federatie Behoudt de Langstraat-bruggen, de heemkundekringen en de Fietzersbond en veel burgers bezwaar hebben tegen aantasting van/in de Baardwijkse Overlaat. Het is lastig de bakens te verzetten, maar als nu bij voortschrijdend inzicht blijkt dat er een verkeersoplossing is die de grote (ook potentiële) kwaliteiten van de Overlaat niet aantast kan dat in alle redelijkheid niet worden genegeerd. Variant 72A is zeker niet zo enorm duur als de provincie suggereert, tenminste: als je de verkeersdoorstroming wilt bevorderen, meewerkt aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en dan de maximumsnelheid op het hele traject van die oplossing gelijk wilt hebben aan de snelheid die daar gedeeltelijk al geldt, nl. 100 km/uur. Het is een kwestie van goed bestuur om te kiezen voor variant 72A.
		Antwoord	Uit de stukken blijkt dat variant 72a geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
2.A.e	89, 132, 133	Zienswijze	Door diverse belanghebbenden zijn alternatieven voor de huidige plannen ingediend, onder andere de varianten 72 en 62. Deze alternatieven bieden mogelijkheden om de aantasting van het gebied door de aanleg van nieuwe infrastructuur fors te

			verminderen t.o.v. de nu voorgestelde maatregelen. Deze alternatieven zouden alsnog integraal beoordeeld en uitgewerkt dienen te worden.
		Antwoord	Uit de stukken blijkt dat varianten 72a en 62 geen uitzicht geven op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema (variant 72A) en thema 2E (variant 62)
2.A.f	7	Zienswijze	Het geplande verkeersknooppunt in de Baardwijkse Overlaat met de daarbij geplande wegen dient te worden geschrapt. Dat verkeersknooppunt kan doelmatiger ruim een kilometer westelijker in Waalwijk-Noord worden gerealiseerd conform variant 72A. De mogelijk wat hogere kosten daarvan staan in geen verhouding met de te bereiken winst op het gebied van doorstroming verkeer, leefbaarheid kernen, goede stimulering fietsverkeer, cultuurhistorie, natuur, milieu en recreatie. Er wordt door het bevoegd gezag geen onderbouwing gegeven van de hoog ingeschatte meerkosten van deze betere oplossing. Het lijkt erop dat de meerkosten (door te hoge eisen) bewust hoog worden ingeschat om zo variant 72A te blokkeren. Ter hoogte van het Drongelens kanaal hoeft bijvoorbeeld de snelheid in Waalwijk-Noord niet hoger te zijn dan (de zeer kostenverlagende snelheid van) 110 km per uur.
		Antwoord	Uit de stukken blijkt dat varianten 72a en 62 geen uitzicht geven op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema (variant 72A) en thema 2E (variant 62)
2.A.g	12, 32, 33, 35, 45, 46, 55, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 73, 83, 114, 119, 124, 140, 149, 172, 175, 191,	Zienswijze	De beleving en openheid van de Baardwijkse Overlaat gaat verloren te midden van de geplande enorme verkeersstructuur door beweging, lawaai en licht. Deze aantasting van de openheid kent daarnaast het gevaar dat het Waalwijkse industrieterrein gemakkelijker het kanaal kan oversteken, omdat de openheid van het gebied al is aangetast door de nieuwe verkeersstructuur van de GOL.

	208, 211, 212, 213,		Indiener wenst dat het beoogde verkeersplein in de Baardwijkse Overlaat uit de GOL wordt geschrapt en wordt ingezet op de variant 72A. Deze plek biedt minstens gelijke of wellicht betere oplossingen voor verkeersdoorstroming, milieu en leefbaarheid (volgens de analyse TU Delft december 2016). Vanwege dit alternatief is het 'nee – tenzij' principe, waardoor strijdig met regelgeving zou kunnen worden gehandeld, niet aan de orde.
		Antwoord	Wat betreft de leefbaarheid en openheid van de Baardwijkse Overlaat wordt verwezen het kopje algemeen van dit thema en naar het thema 11, algemeen. Er is geen enkele reden aan te nemen dat in de toekomst een sprong zal worden gemaakt van het Waalwijkse industrieterrein over het Drongelens kanaal heen. In geen enkel beleidsstuk van gemeenten dan wel provincie is hiervan sprake. Uit de stukken blijkt dat variant 72a geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema. Wat betreft het nee, tenzij principe wordt verwezen naar thema 6, algemeen en de reactie op zienswijze 6.f.
2.A.h	21	Zienswijze	Indiener wenst geen spaghettistructuur/labyrint en geen nieuwe randweg in de Baardwijkse Overlaat. Er moeten kortere en rechtstreekse routes komen naar de hoofdstructuur. Geen versnippering en aantasting van het landschap Drunen-Waalwijk (Overlaat).
		Antwoord	Uit de stukken blijkt dat alternatieven voor het VKA (voorkeursalternatief) geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Deze leiden niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
2.A.i	69	Zienswijze	De bereikbaarheid van het bedrijfsperceel van indiener is enige jaren geleden verslechterd doordat de afrit op de Eindstraat is afgesloten voor vrachtverkeer. Indiener ziet graag dat de bedrijfslocatie, bestaande uit 2 bedrijven met ca. 46 werknemers, bereikbaar blijft voor alle verkeer. O.a. voor vrachtwagens van 16,5 meter lengte als vrachtwagens met een aanhanger tot 18,75 meter. Indiener wenst dat de Eindstraat vanaf de rotonde met de Kastanjelaan tot aan het pand van indiener (Eindstraat 53) goed bereikbaar blijft. De eindstraat omzetten naar 'woonerf' is uit den boze. Omzetten naar 30 km/uur regime is

			geen probleem. Anderzijds remmende maatregelen zijn niet wenselijk (drempels en wegversmallingen). Gevraagd wordt om een na realisatie van GOL goede bewegwijzering aan te brengen voor 'Bedrijvenpark Eindstraat'.
		Antwoord	Als gevolg van de plannen van GOL wordt de Eindstraat "doodlopend". De bereikbaarheid vanaf de Kastanjelaan blijft gewaarborgd. Voor het vrachtverkeer bestaat de mogelijkheid om te keren door achteruit in te steken en weer vooruit weg te rijden. Deze keerbeweging is onderzocht met van toepassing zijnde rijcurves. Om deze beweging te faciliteren wordt een gedeelte van de aanwezige groenstrook verhard. Nadere uitwerking vindt plaats in het definitief ontwerp. De Eindstraat is, anticiperend op de toekomstige GOL plannen, reeds enige jaren geleden opgenomen binnen een 30 km-zone. Ook is de inrichting conform de functie van de weg. De Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) is een Nederlandse overheidsdienst die de bewegwijzeringstaken in Nederland uitvoert en daar ook regels voor stelt. Het bedrijventerrein is te klein om op te nemen in NBd bewegwijzering. Omdat het slechts om enkele bedrijven gaat op 1 adres bestaat er geen aanleiding op gemeentelijk niveau bebording aan te brengen. Er is geen sprake van een bedrijvenpark.
2.A.j	52, 78	Zienswijze	Het PIP tast de historische, culturele en natuur-landschappelijke waarden van de Baardwijkse Overlaat onomkeerbaar en ongewenst aan. De natuurwaarden worden onderschat/genegeerd. Een dubbele op-/afrit in dit gebied zou nooit aan de orde mogen zijn. Iets westelijker zijn voldoende mogelijkheden om de verkeersstromen in goede banen te leiden.
		Antwoord	Naar de overtuiging van Provinciale Staten is de gekozen oplossing in de BO zorgvuldig tot stand gekomen. Uit de stukken blijkt dat alternatieven voor het VKA (voorkeursalternatief) geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Deze leiden niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema. Wat betreft de gevolgen voor de natuur wordt verwezen naar dit thema onder algemeen en naar thema 15, algemeen en reactie op zienswijze 15.a Wat betreft cultuurhistorie wordt verwezen het kopje algemeen bij dit thema en naar thema 11, algemeen.
2.A.k	60	Zienswijze	Indiener is voor de alternatieve route 72A. Omdat in zijn algemeenheid deze op verkeer ook beter scoort en het plan in een MKBA waarschijnlijk beter uitkomt dan het provincie voorstel. Indiener maakt bezwaar tegen het GOL alternatief.

		Antwoord	Uit de stukken blijkt dat variant 72a geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
2.A.l	67, 82	Zienswijze	Er is een ander alternatief plan voor de BO waar meer bekendheid aan gegeven moet worden.
		Antwoord	Het alternatief 72A voor de GOL plannen in de BO is tijdens het planproces uitgebreid aan de orde geweest. Uit de stukken blijkt dat variant 72a geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
2.A.m	113	Zienswijze	Van de expertsessie Ruimtelijke Inpassing variant 72A d.d. 12-10-2017 is eenzijdig door de GOL een verslag gemaakt en als bijlage 5 bij statenmededeling 2017.10310 gevoegd. Uit deze mededeling, staat onomstotelijk vast dat de kosten van de zienswijze door maatregelen toe te voegen die niet besproken dan wel nodig zijn, oneigenlijk zo verhoogd zijn dat het totaalpakket en daarmee de inschatting van de kosten ver van de realiteit af staan. Ook is de eindconclusie van deze expertsessie (notulen flip-over) geweest dat inpassing, vanzelfsprekend met alle aanwezige experts bij de sessie, nader uitgewerkt gaat worden. Dit is niet gedaan. Bovendien spreekt dit verslag zich op cruciale punten tegen. Het is een volslagen onzinverhaal en heeft alleen tot doel om oneigenlijke kosten op te voeren, waarmee de variant af zou vallen. Zo zijn er meerdere conclusies, die eenzijdig door de GOL zijn vastgesteld en volstrekt onjuist zijn. Reden waarom gevraagd wordt: 1. Graag een overzicht van de maatregelen die zijn opgenomen in het voorkeursalternatief GOL. 2. Een gespecificeerd overzicht van de maatregelen die volgens de GOL voor variant VGNB (72A). 3. Een overzicht van de maatregelen uit het voorkeursalternatief GOL die in uw vergelijking tussen de beide alternatieven zijn komen te vervallen bij toepassing van de VGNB variant als onderdeel van het totale maatregelenpakket van de GOL. 4. De staten leden zijn onvolledig en onjuist geïnformeerd. Verzoek u dringend een gecorrigeerde staten mededeling aan alle leden met de juiste informatie.

			Het geplande verkeersknooppunt in de Baardwijkse Overlaat met de daarbij geplande wegen dient te worden geschrapt. Dat verkeersknooppunt kan doelmatiger ruim een kilometer westelijker in Waalwijk-Noord worden gerealiseerd. De 72A-variant dus. De mogelijk wat hogere kosten daarvan staan in geen verhouding met de te bereiken winst op gebied van doorstroming verkeer, leefbaarheid kernen, goede stimulering fietsverkeer, cultuurhistorie, natuur, milieu en recreatie.
		Antwoord	Het alternatief 72A voor de GOL plannen in de BO is tijdens het planproces uitgebreid aan de orde geweest. Uit de stukken blijkt dat variant 72a geen uitzicht geeft op een inhoudelijk en financieel volwaardig alternatief. Het alternatief leidt niet tot het doel van het juiste verkeer op de juiste plek en heeft daarmee onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de knelpunten waar de GOL een oplossing voor wil bieden. Voor een nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema. Provinciale Staten zijn uitgebreid geïnformeerd, ook nadat de zienswijzen zijn ingediend.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide inpassingsplannen.

2B			Thema 2B: RO Voorkeursalternatief (VKA): Westelijke randweg Drunen
		Algemeen	Ook hier geldt dat de Randweg Drunen voor zowel de gemeente Waalwijk als Heusden vastgesteld beleid is (verwezen wordt naar het begin van het thema 2A onder het kopje algemeen). Uit bijlage III van het MER blijkt dat er geen geschikte oplossingen zijn voor de doelen van GOL zonder een randweg in de Baardwijkse Overlaat. In het MER zijn 2 tracés in detail bestudeerd, een tracé nabij de Heidijk (op 60 meter afstand) en een tracé nabij de Overstortweg (zie hoofdstuk 5 en 6 van het MER). De variant nabij de Overstortweg tast de openheid en versnippering meer aan dan de variant nabij de Heidijk. De BO is één geheel, één vlak. Hierin wordt een nieuwe weg neergelegd. Deze weg vormt een doorsnijding van dit vlak. Een snede in het midden tast de eenheid van het vlak meer aan dan een snede aan de zijkant (nabij de Heidijk). Men houdt namelijk minder grote vlakdelen over.

			<i>Keuze GOL-West: alternatief aan oostzijde Baardwijkse overlaat (bij de Heidijk).</i> Voor GOL-West is een keuze gemaakt tussen het oorspronkelijke alternatief van de Heidijk en de door de bewoners ingebrachte variant Overstortweg. De onderzoeken in het kader van de MER laten geen grote verschillen zien tussen deze varianten. Op het aspect landschap en cultuurhistorie scoort de variant bij de Heidijk iets beter. De andere aspecten uit de onderzoeken in het kader van de MER zijn niet onderscheidend. Daarom is gekozen voor de variant Heidijk, omdat daarmee een geringere inbreuk wordt gedaan op de Baardwijkse Overlaat. Dit geldt temeer, omdat de nieuwe randweg qua afmetingen (wegbreedte met talud (nabij de Overlaatweg) en obstakelvrije ruimtes e.d.) en vanwege de hoge intensiteit (continue stroom van auto's) en toebehorende elementen (verlichting, bebording e.d.) een grotere impact heeft dan de huidige Overstortweg. Deze heeft een hele andere functie, namelijk de ontsluiting van een klein aantal agrarische bedrijven. Een ligging nabij de Heidijk heeft wel effecten op de geluidssituatie op de Heidijk (recreatie en natuur) en achter de Heidijk, waar woningen gelegen zijn. Om de negatieve effecten van de geluidsbelasting te beperken is uiteindelijk in de VKA besloten de weg niet op 60, maar op 80 meter van de Heidijk te leggen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat nu ter hoogte van de woningen achter de Heidijk de voorkeursgrenswaarde van de Wgh niet wordt overschreden. Wel heeft dit consequenties voor de geluidsbelasting op de twee bestaande woningen aan de Overstortweg. Maar ook hier wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Dit is een goed voorbeeld van een integrale belangenafweging, die ten grondslag heeft gelegen aan de keuze van dit VKA. Daarnaast hoeven er bij deze variant geen woningen te verdwijnen. Het niet hoeven amoveren van de woningen weegt voor de provincie zwaarder dan de geringe toename op het aspect geluid voor enkele woningen aan de noordkant Molensteeg/Eindstraat. De Baardwijkse Overlaat is als 'cultuurhistorisch waardevol vlak' aangewezen in de Verordening ruimte. Uit de beleidstoets die de provincie heeft gedaan blijkt dat het openmaken van de spoorbrug en het realiseren van de fietsbrug de meeste potentie heeft. Daarom is gekozen om niet de oorspronkelijk geplande waterslinger te realiseren, maar het idee van het 'open maken van de oude spoordijk' verder uit te werken in combinatie met de realisatie van een snelfietsroute. Het openmaken van de spoordijk biedt de mogelijkheid het historische verhaal van de Overlaat op een goede manier te laten zien en een nieuw
--	--	--	---

			cultuurhistorisch 'icoon' in het gebied te creëren. De provincie hecht meer waarde aan het herstellen van een bestaand cultuurhistorisch element (de spoorbrug: herstel van oud) dan aan het graven/realiseren van een nieuwe waterstructuur (realiseren van nieuw). Met de keuze nabij de Heidijk volgt de provincie het advies van de Adviesgroep, waarin de 20 partijen van GOL zijn vertegenwoordigd.
2.B.a.	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Volgens indiener scoort de variant Overstortweg beter dan de Variant Heidijk zoals opgenomen in GOL PIP. De provincie heeft op onterechte argumenten en een verkeerde (niet) juiste beoordeling gekozen voor de Westelijke randweg Drunen (VKA). Het is onjuist dat: 1. De variant Overstortweg meer de openheid en versnippering van de Baardwijkse Overlaat aantast dan het VKA. 2. De variant Overstortweg ca 6 miljoen duurder is dan het VKA. De 6 miljoen is bedoeld voor het openmaken van de spoor-dijk. Men heeft nu in de PIP GOL besloten deze maatregel toe te voegen in variant Heidijk. Kortom de Overstortweg is qua kosten gelijk aan de variant Heidijk. In de MER is de variant Overstortweg uitgewerkt. Deze variant scoort gelijk en op sommige relevante punten zelfs beter dan de voorkeursvariant. De variant voldoet naar aanleiding van de expertsessies beter aan veiligheid, geluid, licht, etc. voor mens en dier. De TU Delft heeft een effectbeoordeling gemaakt (zie pag. 40 van de zienswijze). De variant Overstortweg scoort beter. Indiener wenst, dat de variant Overstortweg opgenomen wordt in het PIP als blijkt dat de verbeterde variant 72A absoluut onmogelijk zou blijken. In het NRD is de variant Overstortweg uitgewerkt. Deze variant scoort gelijk en op sommige relevante punten zelfs beter dan de voorkeursvariant. Zo trekt de Overstort variant, bijvoorbeeld meer verkeer uit Waalwijk. Het argument van de GOL dat de variant minder openheid geeft en daarmee minder cultuurhistorische waarde zou hebben is gezien het voorgaande onjuist. De weg zou iets verdiept en met een 1,5 meter hoge dijk aangelegd kunnen worden. De aanleg op deze wijze geeft ten opzichte van de voorkeur variant voor de omgeving en ook de voor dieren veel meer rust op het gebied van geluid en licht. De Overstort variant voldoet anders dan de voorkeur variant ten opzichte van de EHS nabij de Heidijk aan het nee, mits tenzij dan wel ja mits principe. Een ander aanmerkelijk voordeel is, doordat de rotonde nabij de Overstortweg gesitueerd is, er

			verkeer regulerende maatregelen genomen kunnen worden die sluipverkeer richting Drunen tegen gaan en is een lagere snelheid over de gehele Overlaatweg beter te reguleren. Tevens geeft de variant Overstortweg de mogelijkheid om betrekkelijk eenvoudig en goedkoop een HOWABO te creëren tussen de Heijdijk en de dijk van de Overstortweg variant. Met deze HOWABO heeft de GOL de oplossing voor een waterberging voor Drunen en een die naadloos past in de cultuurhistorie van de Overlaat. Ook biedt de Overstort variant de mogelijkheid dieren langs twee in plaats van één mogelijkheid de Overlaatweg over te steken en kan ook gebruik gemaakt worden van de bestaande EHS onderdoorgang onder de A59, welke nog niet zolang geleden door de gemeente Heusden voor € 150.000,00 gerenoveerd is. Reden waarom gevraagd wordt: 1. In het NRD is een uitwerking gemaakt van de Overstort variant versus de voorkeur variant. De Overstort variant functioneert beter, voldoet naar aanleiding van de expertsessie beter aan veiligheid, geluid, licht etc. voor mens en dier. Is de GOL bereidt deze variant met HOWABO, EHS, EVZ en verkeer regulerende maatregelen uit te werken.
		Antwoord	Onder het kopje algemeen is toegelicht waarom is gekozen voor de variant Heidijk en waarom de variant Overstortweg is afgefallen. Ligging van de randweg zo dicht mogelijk bij de dijk, met inachtneming van andere bepalende factoren als geluid heeft de voorkeur vanuit cultuurhistorie. Vanuit de Heidijk gezien liever “verkeer aan de voeten”, (dicht langs de dijk) dan “midden op het netvlies” (want zichtbaar storend in de polder). Een verdiepte ligging is niet mogelijk. Vanwege de waterstanden in het gebied zou een zodanige constructie nodig zijn, dat de kosten daarvan niet in verhouding staan tot de baten. Wat betreft het nee, tenzij principe, wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 6.f. Niet valt in te zien, dat door een rotonde nabij de Overstortweg er betere verkeersregulerende maatregelen genomen kunnen worden en een lagere snelheid over de Overlaatweg beter is te reguleren. Gelet op de beoogde functie van de weg is hier 80 km/uur gewenst en ook goed mogelijk.

			Inderdaad is de route direct langs de Heidijk voor verkeer vanuit Waalwijk naar aansluiting 40 iets minder interessant omdat dit alternatief meer oostelijk ligt. Alleen dit zorgt ervoor, dat meer gebruik zal worden gemaakt van de nieuwe noordelijke parallelweg langs de A59 en de A59 in plaats van de Overlaatsweg (zie pag. 37 van het Achtergrondrapport Verkeer GOL West (bijlage 19 bij het PIP). De route nabij de Heidijk heeft dus o.a. een positief effect op de verkeersintensiteiten op de Overlaatsweg (minder verkeer). De problematiek van de waterberging in Drunen maakt geen onderdeel uit van de GOL. GOL draagt bij aan de ambitie van het project HoWaBo waarvoor het gebied tussen Vlijmen, Vught en 's-Hertogenbosch geschikt wordt gemaakt als hoogwaterberging. De HoWaBo wordt compleet gemaakt door middel van het opheffen van de barrièrewerking van de A59. De Baardwijkse Overlaat maakt in geen enkel opzicht onderdeel uit van de HoWabo.
2.B.b		Zienswijze	Maatregelen op bestaande wegen zijn niet in het plan opgenomen. In het bijzonder wordt verwezen naar het traject Statenlaan-Noord – Kastanjelaan West Drunen. Risico van sluipverkeer is groot. Als er gekozen wordt voor de Westelijke randweg Drunen is het verzoek om snelheid beperkende maatregelen te nemen op de Statenlaan-Noord – Kastanjelaan West. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van een bus sluis tussen de Maleisiëlaan en de rotonde Eindstraat-Kastanjelaan-Statenlaan. Ook op overige sluipverkeerroutes in het gebied zijn dergelijke maatregelen gewenst.
		Antwoord	De toekomstige verkeerscijfers laten geen toename zien op het noordelijk deel van de Statenlaan en de Kastanjelaan-West. In de huidige situatie zijn geen doorstromingsproblemen aanwezig. Om deze reden zijn op deze route niet op voorhand maatregelen geprojecteerd. Bij het actualiseren van het GVVP kunnen in verband met mogelijke verkeersveiligheidsaandachtspunten, aanvullende maatregelen in beeld worden gebracht. De gevreesde verstoring van de nieuwe verkeersstructuur door sluipverkeer wordt nergens met gegevens onderbouwd. De GOL is er juist op gericht een dergelijke verkeersstructuur te realiseren dat sluipverkeer (zoeken naar kortere route) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Sluipverkeer ontstaat als het verkeer niet goed en veilig kan doorstromen. Hier is bij de planvorming uitgebreid naar gekeken. En zowel doorstroming als verkeersveiligheid is overal aanvaardbaar (al of niet na het toepassen van aanvullende maatregelen).

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide inpassingsplannen.

2C			Thema 2C: RO Voorkeursalternatief (VKA): Doortrekken Spoorlaan Drunen
		Algemeen	Over het doortrekken van de Spoorlaan te Drunen zijn geen zienswijzen ingediend.

2D			Thema 2D: RO Voorkeursalternatief Aansluiting 43 (Nieuwkuijk) en zuidelijke parallelstructuur Nieuwkuijk
		Algemeen	Om de doelstellingen van de GOL te bereiken zal de aansluiting 44 worden afgesloten en zal de randweg Vlijmen worden aangelegd. Door deze maatregelen zullen de verkeersstromen in Vlijmen en Nieuwkuijk wijzigen. Er gaat meer verkeer gebruik maken van de aansluiting 43 met als gevolg dat dat de bestaande rotonde Spoorlaan/Jonkheer de la Courtstraat het verkeer onvoldoende kan verwerken, niet meer verkeersveilig is en er een terugslag ontstaat op de A59. Er moest gezocht worden naar een alternatief voor de rotonde. Het gekozen VKA (verlegde toe- en afrit) is een resultaat van uitgebreide studies naar alternatieven, waarbij gekeken is naar de gehele verkeersstructuur van Vlijmen en Vliedberg. Deze variant scoort in de onderzoeken in het kader van de MER duidelijk beter op het spreiden van het verkeer en doorstroming. In het NRD-alternatief (turborotonde ter plaatse van de huidige rotonde) ontstaan in de toekomst wachtrijen en nemen de intensiteiten op de Wolput verder toe. Het gelijktijdig realiseren van de verlegde toe- en afrit en de nieuwe zuidelijke parallelweg zorgt dat het verkeer minder via de Wolput en het Burgemeester van Houtplein/Nassaulaan gaat rijden. Ten aanzien van de fiets is deze variant beter dan het NRD-alternatief waar de fietsverbinding Noord-Zuid in het gedrang komt. De overige aspecten uit het MER, zoals landschap, natuur, externe veiligheid, water, zijn niet onderscheidend. Het VKA komt voort uit gesprekken en zienswijze van de inwoners van het gebied. De provincie heeft daarbij afgewogen dat deze keuze effecten kan hebben op inwoners en bedrijven ten zuiden van de A59 en heeft daarom in de verdere uitwerking de mitigerende maatregelen, zoals geluidsarm asfalt, goed meegenomen. Zonder maatregelen zal sprake zijn van een slechte afwikkeling op aansluiting 43, ook voor het bedrijventerrein het Hoog. Dit is negatief voor het functioneren van de daar gevestigde bedrijven. Een aangepaste aansluiting 43, en de overige maatregelen binnen GOL, zorgen voor een goede doorstroming en daarmee een verbetering voor de bereikbaarheid van en naar het Hoog.

2.D.a	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Het VKA is een optimalisatievariant, die per saldo positief lijkt uit te vallen in een totaal afweging. Er blijven echter grote knelpunten bestaan op gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de onderliggende wegen. De VKA is ook niet optimaal voor de gewenste snelfietsroute en heeft een forse impact op de nabijgelegen woningen. Mitigatie en eventuele (financiële) compensatie tot boven de minimale wettelijke normen is dan ook op zijn plaats. Een verbetering kan mogelijk worden bereikt door de doorstroming op de A59 te verbeteren. Een verdere optimalisatie, waarin de gehele verkeersstructuur van Vlijmen, Vliedberg en bedrijventerrein Het Hoog wordt betrokken, is gewenst voordat er een definitieve keuze wordt gemaakt.
		Antwoord	Onder het kopje algemeen van dit thema is onderbouwd waarom gekozen is voor het VKA. Hierbij wordt daarnaar verwezen.
2.D.b	3, 219	Zienswijze	Het is indienen niet duidelijk hoe hoog de geluidschermen worden tussen zijn pand en de A59. Indienen heeft in het verleden bezwaar aangetekend tegen geluidschermen omdat daarmee zijn zichtlocatie verloren gaat.
		Antwoord	Het scherm ter plaatse van de Industriestraat 1 en 1a wordt 3 meter hoog. Over de vormgeving van het scherm zal nog overleg plaatsvinden met belanghebbenden. Mogelijk dat het een open scherm wordt. Overigens bevindt zich nu opgaand groen tussen de A59 en het bedrijf, waardoor in delen van het jaar het bedrijf ook niet zichtbaar is.
2.D.c	5	Zienswijze	Met het huidige ontwerp van de nieuwe op- en afrit ter hoogte van het bedrijventerrein Nassaulaan wordt de toegankelijkheid van de panden van indienen sterk beperkt. Deze beperking kan worden verzacht door een mogelijkheid te creëren om vanuit de Parallelweg-oost de snelfietsroute te gebruiken om te manoeuvreren met vrachtauto's. Voorwaarde is dat de veiligheid zo goed mogelijk wordt gewaarborgd door bijvoorbeeld waarschuwingslichten voor fietsers zodra een voertuig de fietsroute op wil rijden en voldoende openbare verlichting zodat er voldoende zicht is voor alle weggebruikers. Indien met de veiligheid rekening wordt gehouden, is het een oplossing.
		Antwoord	Voor bereikbaarheid en manoeuvreren van vrachtverkeer van de noordelijke laaddoks is het noodzakelijk dat het vrachtverkeer in bepaalde situaties gebruik moet maken van de snelfietsroute (SFR). Alternatieven zijn onderzocht, maar leiden niet tot oplossingen. Voor het waarborgen van de verkeersveiligheid zal er middels dynamisch verkeersmanagement (signalering en attendering) voorzieningen worden opgenomen voor fietser en vrachtverkeer. Ook zal bij het nog te ontwerpen openbaar verlichtingsplan rekening worden gehouden met deze specifieke situaties.

2.D.d	5	Zienswijze	Met betrekking tot de Parallelweg-Oost is het in verband met het vrachtverkeer zeer wenselijk om de breedte van de rijbaan over de gehele lengte op minimaal 6 meter te houden. Tevens is het wenselijk om in plaats van eenrichtingsverkeer een verbod te plaatsen voor alle verkeer behalve bestemmingsverkeer. Dit verbod zou kunnen gelden vanaf de Nassaulaan (Industriestraat). Gezien het veelvuldig gebruik (iedere nacht en vooral in het weekend) is het bovendien zeer wenselijk om de momenteel aanwezige parkeerhavens voor vrachtauto's in de nieuwe situatie weer op te nemen.
		Antwoord	Een breedte van minimaal 6 meter over het gehele traject Parallelweg Oost is vanwege het ruimtebeslag van de nieuwe op- en afritten niet inpasbaar. Vanaf pand 92A is 6 meter inpasbaar. Voor de panden 74 – 88 is sprake van een breedte van ca. 3,5 meter en is het instellen van één richtingsverkeer oost-west in verband het elkaar niet kunnen passeren, een noodzaak. Voor het wegrijden van deze panden is een aansluiting gemaakt op de zuidelijke parallelweg Nieuwkuijk. In de nieuwe situatie is er minder openbare parkeergelegenheid dan in de bestaande situatie. Daar waar mogelijk zijn in het ontwerp parkeerplaatsen opgenomen.
2.D.e	14	Zienswijze	Het westelijke deel van de nieuwe parallelweg in Nieuwkuijk aan de zuidzijde van de A59 wordt als een eenrichtingsweg uitgevoerd. Dit leidt voor indiner (wonende aan de Parallelweg West 4) voor extra omrijden als hij de A59 op wil rijden. De straten in de achterliggende woonwijk zijn te smal en niet ingericht op extra doorgaand verkeer en levert veel nadeel op voor de bewoners. Indiner bepleit een afsluiting van de Parallelweg West ter hoogte van de Oranjelaan met aldaar een voorziening om te kunnen keren. De bewoners aan dit deel van de Parallelweg West (25 woningen), medewerkers van het kantoor-gebouw aan de Parallelweg West 54 en bezoekers van de friture kunnen dan aangemerkt worden als bestemmingsverkeer. Indiner stelt een andere aansluiting voor van de verbindingsweg op de parallelweg.
		Antwoord	Door het éénrichtingsverkeer van de nieuwe zuidelijke parallelweg Nieuwkuijk en van de verbinding naar Parallelweg West is het niet mogelijk om vanuit de Parallelweg West naar de rotonde JHR La Courtstraat te rijden en vervolgens naar de toerit A59. De nieuwe zuidelijke parallelstructuur heeft daarbij geen aansluiting op de Oranjelaan. De nieuwe zuidelijke parallelstructuur kan niet geschikt gemaakt worden voor tweerichtingenverkeer. Dit is niet inpasbaar en zorgt voor een slechte verkeersafwikkeling. Het extra verkeer kan de rotonde niet verwerken. Ook zou dit de verkeersveiligheid op de rotonde niet ten goede komen.

			Een rechtstreekse aansluiting van de Parallelweg West op de rotonde (twee richtingen) is ook onwenselijk vanwege een goede werking (doorstroming van de rotonde) door de ligging van dan drie aansluitingen in 1/3 deel van de rotonde. De Parallelweg West zelf is overigens geen éénrichtingsverkeer. Het voorstel van indiener zou alleen meerwaarde hebben als aantoonbaar verkeer vanaf de rotonde met bestemming achtergelegen woonwijk frequent van deze route gebruik zou gaan maken. Deze route is echter met het vervallen van de bestaande af- en toerit A59 niet logisch in vergelijking met het rijden via van Houtplein en Nassaulaan naar de achtergelegen woonwijk. Er zijn geen verkeersgegevens beschikbaar van enkel de Oranjelaan, omdat het verkeersmodel dit detailniveau niet kent. De woonstraten in het gebied tussen de Parallelweg en Nassaulaan zijn wel in het model geschematiseerd tot een enkel wegvak. Daaruit blijkt, dat hier de intensiteit afneemt van ca. 1500 mvt/etm in de referentie naar 600 mvt/etm na realisering van GOL. Die intensiteiten verdelen zich dus over de verschillende wegen aldaar (Emmalaan, Oranjelaan, Margrietlaan, etc.). De afname van het verkeer in deze buurt komt omdat het huidige 'sluipverkeer' over de Emmalaan e.o. naar de aansluiting 43 komt te vervallen door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Parallelweg West. De (beperkte) hoeveelheid verkeer dat om moet rijden om het gebied uit te komen wordt dus ruimschoots gecompenseerd door ander verkeer wat hier niet meer komt. De situatie rond de frituur wijzigt niet, ook de weg ernaartoe verandert niet. Alleen het vertrek vanaf de frituur wijzigt wat resulteert in een langere rijtijd ten opzichte van de huidige situatie. Alle belangen afwegende wordt dit acceptabel geacht. Het ontwerp is zodanig aangepast, dat de Parallelweg West nu haaks de snelfietsroute kruist.
2.D.f	34	Zienswijze	Het is momenteel onduidelijk of door de nieuw afrit van de A59 richting de Vendreef (aansluiting op de rotonde) de loods op perceel H 5844 moet verdwijnen. Kan de afrit verkeers- en ontwerptechnisch om de bestaande loods heen worden gelegd of moet de loods verdwijnen? Indiener wenst hier duidelijkheid over.
		Antwoord	De loods zal helaas moeten verdwijnen. In overleg met de carnavalsvereniging zal naar een nieuwe locatie gezocht worden.
2.D.g	47, 77, 100	Zienswijze	Door ruimtegebrek bij de nieuwe op- en afrit komen er stoplichten om dit te reguleren. Indiener verwacht daardoor veel problemen met de doorstroming op de A59, de nieuwe parallelweg en daarnaast veel sluipverkeer in de omliggende straten. De nieuwe oprit op de A59 krijgt een U-vorm, dit leidt ertoe dat automobilisten geen snelheid kunnen maken om goed op de A59 te kunnen invoegen voor o.a. vrachtverkeer. Indiener voorziet veel problemen op de A59.

			De stoplichten en T-kruisingen bij de verlegde op-/afrit nr. 43 zijn geen goede oplossing; de afrit zal in de spits vollopen en filevorming op de A59 veroorzaken.
		Antwoord	Verkeerslichten komen er niet vanwege ruimtegebrek. Deze worden geplaatst vanwege de afwikkelingsvraag en zijn noodzakelijk voor een goede doorstroming (zonder terugslag op de A59). Verkeerslichten zorgen er juist voor dat er geen problemen komen op de A59 zelf. Door filedetectielussen kan prioriteit worden gegeven om bepaalde richtingen groen te geven. De oprit naar de A59 is ontworpen conform de richtlijnen van RWS. Hierbij is rekening gehouden met voldoende acceleratielengte.
2.D.h	77, 79, 81, 84, 91, 100, 103, 170,		GOL Oost verzuimt om de maximumsnelheid op de A59 door Vlijmen te verlagen naar 80 km/uur, ten minste in de nachtperiode van 22.00-6.00 uur. Het voornemen tot verhogen van de maximumsnelheid naar 120 km/uur leidt tot geluidsoverlast voor de Vlijmense woonwijken en tot toename van uitstoot van uitlaatgassen met een factor 1,7. De provincie dient de overheid met klem aan te raden de snelheidsverhoging niet door te voeren. Vanwege het verleggen van de op-/afrit 43 in Vlijmen, wordt het benodigde aaneengesloten geluidsschermbaan ten zuiden van de A59 niet geplaatst maar doorbroken. Een gat in het geluidsschermbaan is onaanvaardbaar. Ook voor de bewoners van het villapark Lavendel. De gekozen oplossing met stukje geluidsschermbaan is onaanvaardbaar. Geluid reflecteert op de geluidschermen ten noorden van de A59 de tegenoverliggende buurt in. Het industrieterrein Nassaulaan is te smal om als geluidsbuffer te kunnen worden beschouwd. Ook leidt het onderbreken van het geluidsschermbaan tot concentratie van schadelijke uitlaatgassen in de woonwijken. De GOL voorziet in de aanleg van twee lagen geluidreducerend asfalt op de A59, daar waar de geluidschermen ontbreken. Deze stroken zijn te kort; de A59 dient ten minste vanaf Elshout, Vlijmen tot aan 's-Hertogenbosch van dergelijk asfalt te worden voorzien. Indiener verzoekt voorts om de bewegwijzering naar Haarsteeg en Nieuwkuijk vanaf de A59 op knooppunt 42 aan te geven. Wanneer het verkeer vanaf op-/afrit 43 naar deze plaatsen wordt gestuurd, moet (vracht)verkeer nodeloze kilometers over de Vendreef en door Vlijmense woonwijken heen maken. Een optie is om de Nassaulaan een 30 km/uur-status te geven.
		Antwoord	Allereerst het volgende: Ter plaatse is feitelijk geen sprake van een snelheidsverhoging. De huidige snelheid van 100 km/h is het gevolg van een <u>tijdelijke</u> snelheidsbeperking die van kracht blijft zolang de geluidsanering ter hoogte van het bedrijventer-

			rein Nassaustraart en Elshout nog niet is afgerond. Bij het akoestisch onderzoek dat heeft geleid tot de huidige geluidschermen langs de A59 is uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid van 120 km/h. Ook de normstellingen voor geluid zijn gebaseerd op de maximumsnelheid van de A59 voorafgaand aan de invoering van deze tijdelijke snelheidsverlaging. Het beleid van de rijksoverheid als het gaat om de maximumsnelheden op rijkswegen is een uitgangspunt voor de GOL en is ook de basis geweest voor alle onderzoeken. De wegbeheerder van de rijksweg A59 is Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is wettelijk verplicht jaarlijks de rijkswegen te monitoren of het geluidproductieplafond wordt overschreden. Indien dit het geval is moet zij tot actie overgaan. Er worden extra schermmaatregelen getroffen, maar ook wordt er geluidsarm asfalt op de rijksweg gelegd ter plaatse van de nieuwe toe- en afrit. Dit alles maakt dat de geluidssituatie verbetert. Het geluidsarme asfalt wordt aangelegd daar waar dat doelmatig is, conform de regels die daarvoor gelden. Alleen als een toekomstige overschrijding van het geluidproductieplafond optreedt zal Rijkswaterstaat over kunnen gaan tot uitbreiding van het geluidsarme asfalt richting Den Bosch. Het gaat hier om eventuele overschrijdingen, die geen gevolg zijn van de GOL. Wat betreft de luchtkwaliteit blijkt dat binnen het gehele GOL gebied voldaan wordt aan de wettelijke normen. De bewegwijzering is een uitvoeringsaspect, dat niet in de inpassingsplanfase aan de orde is. Het verkeersmodel rekent met een combinatie van (kortste) route en reistijd. Overigens is niet wenselijk dat verkeer met een bestemming ten oosten van aansluiting 43 (zoals het centrum van Vlijmen) al bij het Ei van Drunen de A59 verlaat. Het doel is om het verkeer zo lang mogelijk op wegen te houden van de hoogste categorie: het juiste verkeer op de juiste weg. Daarbij zal verkeer van en naar Haarsteeg via de Tuinbouwweg - Oostelijke Randweg Vlijmen (met name in oostelijke richting) en aansluiting 43 (in westelijke richting) rijden.
2.D.i	79, 81, 84, 91, 100, 103,	Zienswijze	Indiener maakt bezwaar tegen de situatie die ontstaat in de variant met verlegde op-/afrit aansluiting 43 en de rotonde bij de Vendreef te Vlijmen. De verkeerssituatie verslechtert in deze variant ten opzichte van de referentiesituatie, wat volgens de Achtergrondrapportage Verkeer GOL Oost niet mag. Onvoldoende gemotiveerd is waarom deze variant de voorkeur heeft. De variant scoort volgens pag. 64 van het rapport beperkt slechter t.o.v. het NRD-alternatief op de gebiedsontsluitingswegen (meer voertuigkilometers op 50 km/uur wegen in studiegebied). (Grote) toename verkeer op oostelijk deel Nassaulaan en de Vendreef. Ook zijn leemten in kennis en informatie beschreven in hfst. 5 van het rapport.

			De rotonde bij de Vendreef heeft onvoldoende capaciteit in de avondspits met opstoppingen tot gevolg (fig. 4.15 van het rapport). Verkeerssituatie voor fietsers wordt hier ook gevaarlijker door de toename van verkeer. Geen rekening is gehouden met de nieuwe situatie Villapark Lavendel, een woongebied met veel jonge kinderen. Men gaat veelvuldig via het viaduct over de A59 naar het centrum. Het viaduct is in de huidige situatie niet toereikend ingericht en deze situatie wordt met de GOL gevaarlijker. Het viaduct kan de toename van verkeer niet aan. Niet duidelijk is of c.q. hoe het viaduct wordt aangepast. Daarnaast ontstaat een knelpunt op de Sint Catharinastraat (pag. 66 van het rapport) en is niet duidelijk hoe de verkeersveiligheid bij de oprit 43 wordt gegarandeerd. De kruisende op- en afrit hier hebben een verkeersonveilige situatie en potentiële verkeersopstoppingen tot gevolg.
		Antwoord	De variant verlegde op en afrit scoort veel beter op verkeersafwikkeling dan de referentiesituatie. De huidige rotonde bij Nieuwkuijk heeft (ruim) onvoldoende capaciteit om aan de toekomstige verkeersvraag te voldoen. De rotonde bij de Vendreef heeft in de basis een knelpunt (fig. 4.15 uit het Achtergrondrapport Verkeer GOL Oost, bijlage 18 bij de toelichting van het PIP), hiervoor zijn optimalisatiemaatregelen voorgesteld en doorgerekend (figuur 4.19). Dit zorgt wel voor een goede doorstroming ook voor de fietser. Deze doorstromingsmaatregelen zijn ook als zodanig opgenomen in het definitieve ontwerp. Er is sprake van een toename op 50-wegen door onder andere extra infrastructuur, zoals de doortrekking van parallelstructuur naar de Vendreef. Overigens neemt het verkeer op de Nassaulaan af. Verwezen wordt naar de bijlage Verkeersintensiteiten bij deze Nota van Beantwoording zienswijzen. In een raadvergadering van 16 mei 2017 heeft de gemeenteraad van Heusden besloten om o.a. extra maatregelen te treffen op de Kennedybrug en op het wegvak Catharinastraat-Heistraat. Daarvoor zijn ook gelden gereserveerd.
2.D.j	99, 109	Zienswijze	Indiener kan er niet over uit dat een prima oplossing voor de problemen met de afwikkeling van het verkeer aan de noordkant van viaduct Nieuwkuijk en afslag 43 van de snelweg A59 niet is gehonoreerd. Indiener vraagt wat de juiste onderbouwde meerkosten voor de aanleg rotonde aan de noordzijde zijn? Waarom kan de rotonde niet binnen tracé bypass aangelegd

			worden, zonder extra meerkosten? Hoe gaat de GOL de doelstellingen van een betere doorstroming op de Wolput waarmaken? Indiener komt met een alternatief voorstel voor juiste doorstroming. Indiener stelt hierbij de volgende vragen: Kan rotonde aan Noordkant, met kleinere straal en iets naar het westen, gelijk functioneren als bestaande rotonde aan de zuidkant? Kan er nu eindelijk antwoord gegeven worden op genoemde nadelen verleggen op- en afrit. Indiener is verbaasd dat de plannen voor een rotonde aan de noordkant moesten wijken voor alternatief van de verlegde op- en afritten. Indiener vraagt zich af of dit nodig was omdat op korte termijn het GOL alternatief als advies aan de stuurgroep moest worden gegeven. Indiener stelt dat de problemen aan de noordkant niet worden opgelost en aan de zuidkant ontstaan andere grote problemen en vraagt: Hoeveel wegen alle genoemde onzekerheden en totaal andere verkeerstructuren op tegen de voordelen van doorstroming op de A59? Is het verleggen/afsluiten op- en afritten nodig en wat zijn voordelen voor Rijkswaterstaat?
		Antwoord	Wat betreft de doorstroming op de A59 en de nut- en noodzaak van het afsluiten van de op- en afritten wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 1 en de reactie op zienswijze 2.f Een rotonde bij aansluiting 43 zorgt niet voor een goede verkeersafwikkeling. De verkeersstromen zijn hiervoor te groot (op- en afritten A59) en het onderliggend wegennet. Het maakt hierbij niet uit of de rotonde ten noorden of ten zuiden van de A59 ligt. En een combinatie van 2 rotondes is nog nadeliger omdat ze elkaar dan negatief gaan beïnvloeden (terugslageffecten). Deze varianten zijn daarom allemaal afgefallen. Uiteindelijk is gekomen tot de VKA: verlegde aansluiting 43. De verlegde aansluiting 43 zorgt voor minder verkeer op de Wolput en een betere doorstroming aldaar. Wat betreft de kosten is in bijlage III van het MER 'Onderbouwing alternatief en varianten' op pagina 107 al aangegeven dat "voor de aanleg van de rotonde ruimte nodig is. Hiervoor zullen gronden, twee bedrijfsgebouwen en een woonhuis moeten worden aangekocht. Samen met de realisatiekosten bedragen de extra kosten meer dan 7,5 mln euro". Bij de totstandkoming van het VKA is zeker ook gekeken naar de gevolgen van de Wolput. Uiteindelijk zal door de realisatie van de verlegde toe- en afrit en de realisatie van de nieuwe zuidelijke parallelweg het verkeer minder via de Wolput en het Burgemeester van Houtplein/Nassaulaan gaan rijden. Zie ook tabel 3.3 uit de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen).

2.D.k	108	Zienswijze	Indiener heeft de navolgende zienswijze aangaande de op en afrit langs de A59 richting Den Bosch ter hoogte van de Parallelweg Oost. Zoals gepland gaan de afrit vanuit Waalwijk en de toerit richting Den Bosch aan de A59 zich kruisen ter hoogte van de Parallelweg oost, bedrijventerrein, met als gevolg in het spitsuur kans op behoorlijke files en onnodige drukte van in en uitvoegend verkeer. Indiener komt met een voorstel om de toerit richting Den Bosch te laten waar deze nu is, ten noorden van de Parallelweg West, vanaf de rotonde aan de Jhr. De la Courtstraat, en op de A59 een weefvak aanleggen met aansluitend de afrit naar Vlijmen, Nassaulaan. Dit zal een veel veiliger verkeerssituatie- en betere doorstroming geven, en dus minder stank en CO2 uitstoot door stilstaande auto's in de file.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen van dit thema.
2.D.l	101, 123,	Zienswijze	De doorstroming op de A59 wordt wellicht vergroot, maar de problemen op het onderliggende netwerk worden met de plannen, in elk geval op dit punt, niet opgelost doch slechts verergerd. Ter plaatse van het perceel van de indiener aan de Wolput wordt voorzien in de aanleg van een extra voorsorteerstrook alsmede de aanleg van een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de rijbaan. Indiener vreest dat het realiseren van die plandelen het op- en afrijden van de inrit nog moeilijker wordt. Door de gehele rijbaan in zuidelijke richting te verplaatsen, waartoe meer dan voldoende ruimte beschikbaar is, zou dat probleem deels kunnen worden opgelost omdat daarmee opstelruimte kan worden gecreëerd tussen het fietspad en de rijbaan.
		Antwoord	Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ontwerp aangepast. Het benodigde (extra) ruimtebeslag voor het tweerichtingen fietspad wordt ingevuld door de bestaande watergang te dempen en te voorzien van een lange overmaatse duiker met mogelijkheden voor aansluiting van hemelwaterafvoersystemen van de verharding. Met deze ontwerpaanpassing is er geen grondverwerving van aanliggende particuliere percelen benodigd. Betekent wel dat voor het op- en afrijden van de Wolput tevens het naastgelegen fietspad moet worden overgestoken. Met deze ontwerpaanpassing vervalt de mogelijkheid van een opstelruimte tussen fietspad en Wolput. Dit wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid acceptabel geacht mede vanwege het feit dat de verkeersintensiteiten verminderen op de Wolput. Een ander betekent een wijziging van de plangrenzen van het PIP ter plaatse. De bestaande erfgrens blijft gewaarborgd. Aankoop van gronden is niet meer noodzakelijk. De plangrens wordt hier gelegd op de perceelsgrens.

2.D.m	132, 133	Zienswijze	Het verleggen van de zuidelijke afrit 43 lijkt voor indiener gunstig, maar dat is niet zo. Nu in de door het ontwerp PIP beoogde situatie er minder verkeer vanaf het tunneltje (vanaf rotonde ten zuiden van de A59 naar de Wolput ten noorden van de A59) komt, dit door het verplaatsen van de zuidelijke afrit alsmede door de dubbele opstelstrook, zal echt sprake zijn van één ononderbroken strook verkeer, waardoor het voor indiener echt onmogelijk wordt hun oprit af te rijden. Oplossing: het realiseren van een ontsluiting aan de achterzijde van het perceel van indiener. Hiervoor is medewerking van de gemeente Heusden noodzakelijk.
		Antwoord	Het op – en afrijden van de percelen is met name in de ochtend- en avondspits lastig. In vergelijking met de bestaande situatie is er sprake van minder verkeer op de Wolput. Daartegenover staat dat door het realiseren van een aparte links- en rechtsafstrook er een betere doorstroming op de afrit van de A59 ontstaat. Dit heeft als gevolg dat de hiaattijden om op te rijden vanaf het perceel kleiner worden. De nieuwe situatie wordt echter als niet onacceptabel beschouwd. Er zijn ook geen richtlijnen/ normeringen (wachttijden) voor oprijden vanaf percelen van derden. Overigens heeft de gemeente Heusden haar medewerking toegezegd voor de realisatie van een achter ontsluiting, mits de indiener overeenstemming weet te bereiken met de eigenaar van het naastgelegen perceel. Mocht dit niet lukken dan blijkt uit het bovenstaande dat er toch een acceptabel situatie ontstaat.
2.D.n	135	Zienswijze	Bij de verlegde op-/afrit 43 komen veel functies bij elkaar, zo blijkt ook uit e-mail van de provincie d.d. 6-12-2017. De percelen van reclamant aan de Parallelweg Oost te Vlijmen worden vanaf de verlegde afrit A59 rechtstreeks toegankelijk. Uit verkeersveiligheidsoogpunt, rekening houdend met grote vrachtwagens, is het beter om de SFR in een tunnel aan te leggen, zodat deze niet gekruist hoeft te worden. Dit temeer omdat fietsers niet zullen verwachten dat de vrachtwagens moeten steken en fietsers niet altijd goed zichtbaar zijn voor vrachtwagens. Een andere mogelijkheid is om de SFR te verleggen, langs de A59 vanaf de Schildersstraat naar de Nassaulaan en de Vendreef, of om de SFR volledig weg te laten. In de huidige plannen (variant 5) is het voor (grote) vrachtwagens onmogelijk om een draai ter plaatse te maken. Parkeervakken en een keerlus voor de vrachtwagens verdwijnen. De in de variant geprojecteerde draaicurve strookt niet met vrachtwagens van 18,75 meter lengte; deze moeten deels manoeuvreren over de SFR. Dit is niet goed onderzocht en levert levensgevaarlijke en onwerkbaar situaties op. Er dient daarnaast duidelijkheid te komen over de wijze waarop de percelen van reclamant kunnen worden bereikt. Er zijn zoveel varianten in omloop dat dit niet duidelijk is. De tekening (variant 5) geeft eenrichtingsverkeer aan, waarmee de percelen niet meer bereikbaar zouden zijn. De toegezegde 'goede oplossing' hiervoor is niet terug te vinden. Daarnaast kloppen de

			ter inzage gelegde tekeningen niet. De uitrit ter hoogte van Parallelweg Oost 74 op de openbare weg verdwijnt hierop, maar op variant 5 staat de uitrit wel. De uitrit moet behouden blijven, zowel uit verkeersveiligheidsoogpunt als met het oog op het eigendomsrecht (bereikbaarheid percelen). De percelen VLIJMEN H 5048, 5049, 5799 en 5800 zijn niet, dan wel niet goed en veilig, te bereiken. Reclamant wil dat alle percelen vanuit twee richtingen te bereiken zijn. Ook het verdwijnen van openbare parkeerplaatsen is onaanvaardbaar. Dit zou moeten leiden tot compensatie op het bedrijventerrein zelf, maar dat gebeurt niet. De openbare parkeerplaatsen zijn verkeerd ingetekend, deels op onacceptabele plekken waar een in/uitrit van een gebouw is en het aantal plaatsen wordt met ca. 80% verminderd. Het tekort aan parkeerplaatsen leidt tot verkeersonveiligheid, omdat men langs de strook van de SFR zal parkeren en leidt ook tot waardevermindering van percelen van reclamant. Reclamant vreest dat ander sluipverkeer gebruik zal gaan maken van de nieuwe afrit naar Parallelweg Oost. De laad- en loskuil ter hoogte van Parallelweg Oost 76-78 is niet terug te vinden op de tekeningen, maar moet in de toekomst in gebruik kunnen blijven c.q. bereikbaar blijven.
		Antwoord	De percelen (74 - 88) van reclamant worden vanaf de verlegde afrit niet rechtstreeks toegankelijk. Deze zijn toegankelijk van Nassaulaan-Industriestraat-Parallelweg-Oost. De panden krijgen alleen voor het weggrijden en ontsluiting naar de zuidelijke parallelweg Nieuwkuijk. Voor deze panden hoeven vrachtwagens niet te steken, alleen bij het weggrijden wordt de SFR overgestoken. De laadkuil staat vanwege het detailniveau niet op de verbeelding. In het wegontwerp (VO) is deze wel opgenomen. Het gebruik (bereikbaarheid) van deze laadkuil is voorzien in dit VO. De SFR in een aparte lange tunnel aanleggen is vanwege exorbitant hoge kosten geen realistische variant. Voor het weggrijden is geen volledige keerbeweging noodzakelijk, daarvoor is een rechtstreekse ontsluiting naar de nieuwe Zuidelijke Parallelweg in het ontwerp opgenomen. Het manoeuvreren van vrachtverkeer tussen de gebouwen (in- en uitsteken) is met de maatgevende rijcurves getoetst en blijkt mogelijk. De uitritten van de panden 74 – 88 naar de Parallelweg Oost blijven bestaan. Het is niet mogelijk om de percelen 74 – 88 vanuit twee richtingen bereikbaar te maken. Overigens is dat in de bestaande situatie ook niet het geval.

			Bij het bedrijf van indiener zijn er in nieuwe situatie 18 parkeerplaatsen (op VO ook aangegeven). In de huidige situatie zijn er 14 gemarkeerde parkeerplaatsen. In de praktijk wordt er ook geparkeerd buiten de parkeervakken en aan de noordzijde van parallelweg Oost (op openbaar gebied). De niet gemarkeerde strook aan de noordzijde verdwijnt. Parkeren langs de SFR wordt niet toegestaan, overigens zijn de bermen te smal om te parkeren. Alle belangen afwegende wordt deze nieuwe situatie acceptabel geacht. Er is geen sprake van een nieuwe afrit naar Parallelweg Oost maar een toerit naar de nieuwe zuidelijke parallelweg. De aansluitingsvorm is zodanig dat illegaal gebruik als afrit wordt ontmoedigd.
2.D.o	137	Zienswijze	Tijdens de inloopsessie in november 2017 kwam naar boven dat er een doorsteek moet komen vanaf de parallelstructuur naar het bedrijventerrein Parallelweg Oost in Vlijmen. Deze doorsteek geeft veel sluipverkeer door de te smalle Industriestraat richting de Nassaulaan. Doordat het (toegenomen) verkeer de SFR zou kruisen, levert dit gevaarlijke situaties op. Kan er geen tweede doorsteek terug de parallelstructuur op komen, zodat de Industriestraat doodlopend wordt?
		Antwoord	In het ontwerp is sprake van een aansluiting naar de zuidelijke parallelweg in één richting vanaf de Parallelweg Oost. Een tweede aansluiting (doorsteek) naar de zuidelijke parallelweg in combinatie met een Industriestraat die doodloopt is niet wenselijk vanwege extra oversteek SFR en verkeersveiligheid ter hoogte van de doorsteek.
2.D.p	176	Zienswijze	Indiener vindt het een verbetering dat de turbotronde geen onderdeel van de GOL meer uitmaakt en op-/afrit bij de rotonde worden verlegd. Een volwaardige randweg naar de nieuwe op-/afrit ontbreekt echter, alleen een verlengde oprit vanaf de rotonde. De oost-westverbindingen in Vlijmen blijven daardoor de Nassaulaan, Jonkheer de la Courstraat, Burg. Van Houtplein en de Wolput. Het verkeer, ook vanuit Cromvoirt/Helvoirt, kan beter vanuit de polder afgevangen worden met een volwaardige randweg, zonder door woonstraten te moeten rijden.
		Antwoord	De nieuwe zuidelijke parallelstructuur kan niet geschikt gemaakt worden voor tweerichtingenverkeer. Ook een verbinding van oost naar west is niet inpasbaar en zorgt voor een slechte verkeersafwikkeling. Het extra verkeer kan de rotonde (Jonkheer de la Courtstraat) niet verwerken. Ook zou dit de verkeersveiligheid op de rotonde niet ten goede komen. Voor het verkeer van Cromvoirt/Helvoirt naar het oosten biedt de nieuwe oprit een oplossing. Dat verkeer gaat nu door het centrum van Vlijmen. Voor verkeer naar het westen is het inderdaad geen oplossing. Dat gaat via de Nassaulaan of via de Akker en Wolput naar de A59. Maar dat is nu ook al het geval.

2.D.q	197	Zienswijze	Wanneer de rotonde bij de Vendreef, waarover bij eerdere bijeenkomsten nimmer werd gesproken, toch wordt gerealiseerd, verzoeken indieners om een aarden wal te maken met begroeiing (struikgewas) en de bomenrij aan de oostzijde van de Vendreef te behouden. Dit met het oog op het optisch effect en het geluidwerend effect. Daarnaast wordt voorgesteld om, gezien de effecten op het natuurgebied bij Vlijmens Ven (zie ook onderdeel 3.15 onder e), sluiptverkeer op de Vendreef in de spits middels een blokkade te weren, vgl. de situatie nabij sluis Engelen.
		Antwoord	Het ontwerp van de rotonde Vendreef is gewijzigd, mede naar aanleiding van de gewijzigde routing SFR. Deze ontwerpwijziging past binnen de regels van het ontwerp PIP. Echter er is wel meer ruimte nodig (voor het fietspad met berm), waardoor het plangebied in oostelijke richting is uitgebreid. Daardoor ontstaat er ook ruimte voor inpassing van groen. Overigens is optisch de afstand van de woning tot de rotonde dermate groot dat je niet kunt spreken van directe lichthinder. De doorstroming binnen de GOL plannen is zodanig dat er geen extra sluiptverkeer wordt verwacht. Extra maatregelen zijn niet nodig.
2.D.r	214	Zienswijze	Indiener exploiteert een snackbar aan de Parallelweg-West te Vlijmen, nabij de rotonde. Thans is zijn snackbar vanaf de rotonde en vanaf de West-Parallelweg zeer makkelijk te bereiken. Uit het ontwerp-PIP GOL Oost en uit de bijlagen blijkt dat de frietkot, nadat de plannen kunnen worden gerealiseerd, niet meer kan worden bereikt op de manier waarop dat thans geschiedt. Verkeer dat vertrekt bij de snackbar zal vanaf deze locatie niet rechtstreeks terug kunnen rijden naar de rotonde, zoals dat nu gebeurt, maar moet eerst door de achterliggende woonwijk heenrijden. De verkeerssituatie is daarvoor niet geschikt. De wijk heeft smalle straatjes met veelal eenrichtingverkeer, en het verkeer moet ook eerst nog door een druk winkelcentrum manoeuvreren. Het wordt het voor potentiële bezoekers van de frietkot aldus veel moeilijker om deze te bereiken, althans na een bezoek weer te verlaten richting de rotonde. Het tijdsverlies voor bezoekers bedraagt 10 minuten tot een kwartier. Het probleem geldt zowel voor bezoekers als voor leveranciers. Indiener maakt bezwaar tegen de geplande en in het ontwerp-PIP opgenomen verkeerssituatie ter plaatse van de rotonde aan de West-Parallelweg te Vlijmen. Indiener zal niet langer in staat zijn de frietkot rendabel te exploiteren na realisering van de plannen, althans zal hij door verminderde klandizie en omzet ernstige financiële schade leiden als gevolg van de inrichting van de rotonde. Daarbij merkt indiener op dat in een gesprek in 2015 dat hij met heeft gehad met vertegenwoordigers van uw provincie en de gemeente Heusden, uitdrukkelijk de harde toezegging is gedaan dat er niets aan de situatie van de frietkot

			zou veranderen. De indiener brengt daarbij naar voren dat de frietkot zelf expliciet en uitdrukkelijk in de plannen is opgenomen. Zie het hiervoor het Ruimtelijke Ontwerp van de GOL, die als bijlage 5 bij de toelichting van het PIP GOL Oost is gevoegd.
		Antwoord	Wat betreft (de bereikbaarheid van) de frituur/frietkot na realisering van de GOL wordt verwezen naar reactie op zienswijze 2.D.e. Aangezien de bereikbaarheid van de frietkot goed blijft is de verwachting dat – als er al sprake is van verlaging van de omzet – deze afwegende alle belangen acceptabel kan worden geacht. Wat betreft de consequenties voor de Oranjelaan e.o. wordt ook verwezen naar zienswijze 2.D.e. Voor belanghebbenden die menen dat er sprake is van planschade bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming op basis van artikel 6.1 Wro. Een verzoek om planschade kan na vaststelling van de inpassingsplannen worden ingediend.
2.D.s	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Het VKA zal de bereikbaarheid van bedrijventerrein 't Hoog niet bevorderen.
		Antwoord	Zonder maatregelen zal sprake zijn van een slechte afwikkeling op aansluiting 43. Dit is negatief voor bedrijventerrein het Hoog. Een aangepaste aansluiting 43, en de overige maatregelen binnen GOL, zorgen voor een goede doorstroming en daarmee een verbetering voor de bereikbaarheid van en naar het Hoog.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijzen is het wegontwerp zodanig aangepast, dat de Parallelweg West nu haaks de snelfietsroute kruist.

Voor het overige geven de zienswijzen aanleiding tot het wijzigen van de verbeelding van het inpassingsplan PIP GOL Oost te weten:

1. Verleggen plangrenzen ter hoogte van de Wolput in verband met in zuidelijke richting opschuiven van het fietspad.
2. Verleggen van oostelijke plangrens nabij nieuwe rotonde Vendreef, zodat ook ruimte is voor de inpassing van groen.

2E			Thema 2E: RO Voorkeursalternatief (VKA): Aansluiting 45 en Randweg Vlijmen Oost
		Algemeen	Door veel insprekers worden voor aansluiting 45 in combinatie met de randweg Vlijmen Oost alternatieven aangedragen. In het trechteringsproces (zie het kopje algemeen bij thema 2) zijn deze varianten echter om meerdere redenen afgefallen. Voor hier verder op in te gaan dient allereerst gesteld te worden dat een volledige aansluiting 45 met een nieuwe Randweg Vlijmen al geruime tijd in meerdere beleidsstukken van de gemeenten Heusden zijn vastgelegd, zoals de Structuurvisie, het GVVP en het Centrumplan. Voor de gemeente Heusden betekent dit dat de op- en afritten van de A59 worden aangepast. Overzichtelijke en logische (volledige) aansluitingen maken een fijnmazige ontsluiting van de gemeente mogelijk en een betere doorstroming op de A59. Zo wordt onder andere de halve aansluitingen tussen Vlijmen en Den Bosch (44 en 45) bij Vlijmen vervangen door een volwaardige aansluiting in het verlengde van de westelijke randweg van 's-Hertogenbosch. Deze randweg zal worden aangesloten op de oostzijde van de kern Vlijmen. Als eerste zal de aansluiting ter hoogte van de Vijfhoevenlaan worden aangelegd. Aan de Noordzijde van Vlijmen sluit de randweg aan op de Tuinbouwweg die een belangrijke rol gaat vervullen in de totale randwegenstructuur van de gemeente In de gemeentelijke structuurvisie Heusden zijn de volgende infrastructurele werken benoemd in verband met het verbeteren van de verkeerstructuur: - realiseren van 4 volwaardige aansluitingen op de A59; - opheffen van 2 aansluitingen op de A59; - het realiseren van een goede parallelstructuur aan de hoofdwegen; - het realiseren van een westelijke randweg bij Drunen en een oostelijke randweg bij Vlijmen. Het PIP is niets meer en minder dan een uitvoering van dit vastgestelde beleid. Het PIP maakt dit beleid juridisch-planologisch mogelijk. Om moverende redenen (zie paragraaf 1.5 uit de toelichting PIP) is besloten dat de gemeenten niet zelf hier een bestemmingsplan voor vaststellen, maar dat de provincie een inpassingsplan vaststelt.

			Ten behoeve van de keuze voor het voorlopige voorkeursalternatief in de NRD zijn er diverse bijlagenrapporten opgesteld waarin voor diverse delen van GOL varianten zijn onderzocht. Deze varianten zijn allemaal afgewogen conform het beschreven trechteringsproces. Voor de randweg is in de bijlage III (onderbouwing alternatieven en varianten) van het MER te zien dat verschillende liggingen zijn onderzocht. Daarbij zijn 3 varianten onderzocht voor de zuidelijke-, het midden- en noordelijke tracé van de randweg. Hetzelfde geldt voor de inprikkers vanaf de randweg, waarvoor ook diverse locaties zijn overwogen, weergegeven. Naar aanleiding van inspraak op de NRD zijn er nog diverse alternatieven door bewoners ingebracht die ook zijn afgewogen via hetzelfde trechteringsproces. Met de GOL wordt rondom Vlijmen een oplossing geboden voor diverse problemen. De leefomgevingskwaliteit staat onder druk doordat veel verkeer door de kern gaat en bij afrit 44 de afrit van de A59 direct overgaat in een woonstraat (van 100 km/uur direct terug naar 50 km/uur). Afrit 44 is onvolledig en bovendien verkeersonveilig door de weefbewegingen op het (te korte) weefvak. De huidige infrastructuur is onvoldoende voor ontsluiting van toekomstige ontwikkelingen. Met GOL ontstaat er door de combinatie van maatregelen een robuuste oplossing die toekomstbestendig is. In het zorgvuldige proces dat gelopen is zijn er diverse mogelijkheden en alternatieven aan de orde geweest. Deze voorstellen zijn steeds daaraan getoetst: bieden zij voor al deze problemen gezamenlijk een reëel alternatief. Daarna kon bepaald worden of het zin had vervolgstappen te zetten in uitwerken en eventueel onderzoek (trechteringsproces). Dit leidde tot de conclusie dat er inhoudelijk geen zicht was op een volwaardig alternatief. Ook de uitwerking van de ingediende zienswijzen leidt tot dezelfde conclusie. Bij variant 62 is geen sprake van een toekomstbestendige oplossing van de gesignaleerde problemen. Daarmee werden verdere stappen niet meer genomen omdat deze variant niet haalbaar is. <u>Variant 62: alternatief voor het VKA zonder randweg Vlijmen</u> Variant 62 en allerlei variaties daarop voorzien in een volledige ontsluiting van het lokale verkeer vanuit Vlijmen via de bestaande wegenstructuur naar het lokale wegennet van 's-Hertogenbosch waar wordt aangesloten op het rijkswegenstelsel. Een en ander met behoud van afrit 44 voor toegang tot Vlijmen. In de zienswijzenvariant wordt ten opzichte van variant 62 zoals ingediend bij de NRD, uitgegaan van een variant met verlegde op- en afrit zoals in de GOL plannen opgenomen.
--	--	--	---

			Het alternatief omvat: • Ontsluiting Vlijmen-Oost via aansluiting 46, Engelen, de Vutter, Haverlij, De Bellaard, Voorste Zeedijk, aansluiting Vijfhoevenlaan. • Ontsluiting Haarsteeg via aansluiting 46, Engelen, Vutter, Haverlij, De Bellaard, Tuinbouwweg. • Opwaarderen De Bellaard en Tuinbouwweg (laatstgenoemde weg staat als ambitie in het GVVP van Heusden genoemd). • Afrit 44 openhouden, toerit 44 richting 's-Hertogenbosch afsluiten. • Aanleggen van een verbindingsweg tussen Voorste Zeedijk en Vijfhoevenlaan. • Verleggen aansluiting 43 zoals opgenomen in de GOL plannen. Doordat er relatief veel verkeer door de kernen gaat, waardoor de leefkwaliteit onder druk komt te staan, heeft GOL zich als doel gesteld de leefkwaliteit gerelateerd aan verkeer te verbeteren. Om deze ambitie te realiseren wordt o.a. gestreefd naar een afname van verkeer in de kernen. Om die ambitie toetsbaar te maken is gewerkt met 16 representatieve (toegangs)wegen. Het gaat om oude toegangswegen tot de kernen, die vroeger goed functioneerden. Door de uitbreiding van woon- en werkgebieden rijdt er nu echter te veel verkeer op deze wegen gelet op de naast gelegen woon- of verblijfgebieden. In GOL wordt als doel gesteld deze straten te ontlasten. Voor Vlijmen gaat het om de volgende straten: De Akker, Grote Kerk, Wolput west, Wolput oost, Jonkheer de la Courtstraat en Burgemeester van Houtplein. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn verkeersberekeningen uitgevoerd om het verschil te bepalen tussen de gekozen GOL variant en variant 62 uit de zienswijzen. De verkeersberekeningen zijn als bijlage 3 bij deze nota van beantwoording gevoegd. Het openhouden van de aansluiting 44 en het ontbreken van de randweg heeft tot gevolg dat: - Het aantal verkeersbewegingen op de Tuinbouwweg en Vijfhoevenlaan daalt en het aantal verkeersbewegingen op de Bellaard stijgt. - De druk op aansluiting 46 neemt daardoor toe, met meer verkeer op De Bellaard (+ 2300) die de functie erftoegangsweg heeft en de Haverlij (+3400). - In het centrum van Vlijmen worden de wegen meer belast: De Akker (+ 2400 mv), het Plein (hartje centrum +3200 mv) en vooral op de Grote Kerk (+ 5200 mv). - De druk op het westen van de Wolput neemt toe (+100), op het oosten van de Wolput is sprake van een afname (-700). In totaal is er voor de Wolput geen sprake van een noemenswaardig effect.
--	--	--	---

			- De Nassaulaan en Vendreef verwerken meer verkeer. De Vendreef/Sint Catharinastraat (viaduct A59) is reeds een aandachtspunt, maar in de bewonersvariant neemt deze nog eens extra met 3200 mvt/etm toe. Hierdoor komt hier de verkeersveiligheid nog meer onder druk te staan. Deze cijfers laten zien dat met variant 62 de Vijfhoevenlaan helemaal niet als ontsluitingsweg gaat functioneren, terwijl deze daarvoor wel is gecategoriseerd en als zodanig zal worden ingericht. In tegenstelling tot hetgeen de zienswijzen aangeven is er geen sprake van een eerlijkere of betere verdeling van het verkeer over de kern Vlijmen. Wegen die daarvoor niet langer (centrum Vlijmen: Grote Kerk, Akker, Plein, Akkerstraat, Catharinastraat) en niet (De Bellaard) geschikt zijn, blijven een te hoge belasting houden. Terwijl wegen die bedoeld zijn grotere stromen verkeer af te wikkelen daarvoor niet ingezet worden (Vijfhoevenlaan). Met variant 62 is geen sprake van een verkeersslu centrum waardoor alle leefbaarheidsplannen ter plaatse niet uitgevoerd kunnen worden. Dit is strijdig met vastgesteld gemeentelijk beleid. Bij variant 62 zal de verkeersbelasting op De Bellaard (een landbouwweg met erftoegangsfunctie die de verbinding vormt tussen de Tuinbouwweg en De Haverlij) aanzienlijk toenemen evenals de belasting op de aansluiting 46 Rietveldenweg-A59. Dat is in tegenspraak met de bestuurlijke uitgangspunten van de gemeente 's-Hertogenbosch. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het ontwikkelkader "zie Meer van het Engelenmeer" op 10 mei 2016 de toekomstige verkeerssituatie rondom het Engelenmeer bepaald. Mede in overleg met de bestuursraad Engelen is bepaald dat hier slechts een beperkte toename mag ontstaan vanwege het autoluw maken van de Engelseweg als fietsstraat. Een volledige ontsluitingsfunctie op De Bellaard (en de Haverlij) is daarom niet aan de orde zo is het standpunt van de gemeente 's-Hertogenbosch. Bovendien heeft de aansluiting Rietveldenweg-A59 een beperkte afwikkelingscapaciteit. Door de toename van het verkeer in de kern van Vlijmen en op de parallelweg Oost is er sprake van toename van concentraties van fijnstof met de daarmee samenhangende negatieve gevolgen voor gezondheid. Tevens is er sprake van het een groter aantal geluidbelaste woningen. Voor het openbaar vervoer (busverkeer) is het met variant 62 nauwelijks mogelijk om de kern Vlijmen goed te ontsluiten met een (korte) busroute, waardoor in het ergste geval Vlijmen niet meer wordt aangedaan. De gekozen GOL variant biedt het voordeel dat er 2 buslijnen vanaf de oostelijke randweg Vlijmen, via de Meliestraat de kern bereiken c.q. verlaten. De kracht van 2 buslijnen met een halte bijvoorbeeld ter hoogte van het gemeentekantoor, biedt overstapmogelijkheden dat stimulerend werkt op het reizigersaanbod.
--	--	--	---

			Variant 62 voldoet daarmee niet aan de uitgangspunten voor GOL en levert geen zicht op een reëel alternatief. Provinciale Staten zijn van mening, dat met de GOL plannen de noodzakelijke verkeersbewegingen binnen de beschikbare mogelijkheden en afwegende alle belangen wel zo evenwichtig en logisch mogelijk verdeeld zijn over de kern Vlijmen. Naar de overtuiging van de Provinciale Staten is geen sprake van verplaatsen van de problemen als het gaat om bijvoorbeeld geluid, maar om een betere spreiding/verdeling van het verkeer over het hele dorp en daarmee ook van de geluidsbelastingen. <u>Alternatief voor het VKA met randweg Vlijmen maar met meer inprikkers</u> Vele alternatieven gaan ook over een betere spreiding van het verkeer door Vlijmen heen in combinatie met een nieuwe randweg Vlijmen, o.a. door extra aansluitingen op Vlijmen Oost en/of het openhouden aansluiting 44 etc. In bijlage III van het MER wordt gemotiveerd aangegeven, waarom hier niet voor wordt gekozen. Over de locatie van de inprikkervariant kan het volgende worden gezegd: • hoe noordelijke de inprikker is gelegen des te minder verkeer gebruikmaakt van de Oostelijke Randweg; en • hoe meer verkeer hiermee wordt afgewikkeld via aansluiting 43 (Nieuwkuijk); en • hoe hoger de verkeersdruk op met name de Van Leeuwenhoeklaan/Groen van Prinstererlaan is. De nieuwe inprikker heeft een ontsluitende functie om verkeer voor onder meer De Grassen en het dorpscentrum in goede banen te leiden en speelt daarmee een belangrijke rol in het functioneren van de randweg als verlichting van de verkeersknelpunten in Vlijmen. Om te komen tot een optimale combinatie met het tracé van de randweg is dan ook breder gezocht naar mogelijkheden Voor de locatie van de inprikker zijn drie mogelijkheden overwogen: - Middengebied (locatie tussen Vijfhoevenlaan en Hongerenburgweg), waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe infrastructuur. - Vijfhoevenlaan, waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur. - Hongerenburgweg, waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur die wordt opgewaardeerd. Hoe minder doorsnijding des te gunstiger de variant. Als meest gunstig komt de combinatie Vijfhoevenlaan eruit. Dit is vooral het gevolg van de ligging dicht nabij de kern, waardoor er veel verkeer gebruik zal maken van deze route en dus het centrum optimaal wordt ontlast.
--	--	--	--

			In de gekozen GOL variant heeft de randweg in westelijke richting, voor gemotoriseerd verkeer daarom twee toegangswegen: de Vijfhoevenlaan en de De Bellaard/Tuinbouwweg. De Vijfhoevenlaan heeft een functie als gebiedsontsluitingsweg die de omliggende woonwijken verder ontsluit. De Vijfhoevenlaan biedt een goede bijdrage aan het functioneren van de randweg. Deze variant sluit ook goed aan op bestaande infrastructuur, er is weinig sprake van versnippering van het gebied aan de Voordijk. Ook is er een goede aansluiting op bestaande landschapsstructuren richting verkaveling in het buitengebied. Tevens raken de agrarische bedrijven aan de Voorste Zeedijk niet omsloten door wegen. Meer inpridders vanaf de randweg of meer noordelijk gelegen inpridders (variant 68) leiden tot extra kosten en meer belasting op landschap en natuur, terwijl de verkeerskundige meerwaarde beperkt is. De Meliestraat wordt voor autoverkeer niet aangesloten op de randweg. Indien dit wel zal gebeuren (variant 86) zal de Meliestraat gezien haar ligging veel gemotoriseerd verkeer te verwerken krijgen wat niet past binnen de functie van deze weg, de Vijfhoevenlaan (als zijnde gebiedsontsluitingsweg) is beter geschikt. Om sluipverkeer te voorkomen, is directe aansluiting van de Meliestraat op de oostelijke randweg ook niet gewenst. <u>Nut en Noodzaak van de randweg</u> In de kern Vlijmen zijn er al geruime tijd knelpunten ten aanzien van verkeer. De huidige verdeling van de verkeersstromen in de kern leidt tot problemen met de doorstroming, leefbaarheid en de veiligheid. Daarnaast spelen er diverse actuele ruimtelijke ontwikkelingen zoals het centrumplan en de woningbouwlocaties Geerpark (circa 800 woningen) en De Grassen (circa 800 woningen). Deze ontwikkelingen hebben grote invloed op de toekomstige verkeersafwikkeling in de kern Vlijmen. In de eerste plaats wordt de randweg dus aangelegd om het probleem ten aanzien van de leefbaarheid van de kern Vlijmen op te lossen. Daarnaast is het mogelijk om de toename van het verkeer als gevolg van de geplande nieuwbouwwijken De Grassen en het Geerpark op te vangen en af te wikkelen. Op grond van verkeersmodelberekeningen is vastgesteld dat ook zonder nieuwe ontwikkelingen op de korte termijn grote afwikkelingsproblemen ontstaan in de kern van Vlijmen. Verbetering van de lokale situatie in Vlijmen kan alleen gerealiseerd worden door de herinrichting van het centrum en het afsluiten van aansluiting 44 in combinatie met de aanleg van de randweg. Als gevolg hiervan veranderen de verkeersstromen binnen Vlijmen, maar laten de verkeersprognoses overal acceptabele intensiteiten zien.
--	--	--	--

			Het ruimtelijk beleid van gemeente Heusden om de nieuwe woonwijk De Grassen te ontwikkelen kan alleen maar tot stand komen na realisering van de Oostelijke Randweg Vlijmen. Zo ontstaat er een directe aansluiting op het hoofdwegennet en wordt voorkomen dat al het verkeer door Vlijmen moet rijden. Provinciale Staten zijn van mening, dat met de GOL plannen de noodzakelijke verkeersbewegingen binnen de beschikbare mogelijkheden en afwegende alle belangen zo evenwichtig en logisch mogelijk verdeeld zijn over de kern Vlijmen. <u>Economische vitaliteit centrum Vlijmen</u> In meerdere zienswijzen gaat het over het functioneren van het centrum van Vlijmen in relatie tot de doelstelling van de GOL de economische vitaliteit te vergroten. Allereerst moet vastgesteld worden, dat in het PIP meer op regionaal niveau gekeken wordt naar de economische vitaliteit. Op provinciaal niveau zijn binnen het Regionaal Ruimtelijk Overleg afspraken gemaakt over de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Deze afspraken gaan over de ontwikkeling van woningbouw, kantoren, detailhandel, bedrijventerreinen en het landschap. Per gemeente is de ontwikkelruimte vastgelegd. Gemeenten hebben vervolgens invulling gegeven aan deze ruimte. Deze concrete invullingen (o.a. nieuwe bedrijventerreinen en nieuwe woonwijken) zijn input geweest voor het verkeersmodel. Het gaat hier om economische vitaliteit op regionaal niveau. Door de infrastructurele maatregelen ontstaat er een robuuste verkeersoplossing op de langere termijn waardoor niet alleen bestaande woonwijken en bedrijventerrein beter bereikbaar worden, maar ook belangrijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen doorgang kunnen vinden. Dit laatste versterkt de economische vitaliteit in de regio. Op lokaal niveau wordt door het centrum verkeersluw te maken en daarmee de verblijfskwaliteit te verbeteren het wel aantrekkelijker gemaakt om te komen winkelen. Dit blijkt ook uit het masterplan voor het Centrumplan Vlijmen, waarbij sprake is van een goed functionerend centrum met een voorzieningenniveau dat past bij de omvang van Vlijmen, welke een belangrijke bijdrage levert aan de economische en sociale infrastructuur van de kern en haar omgeving. Een snelle bereikbaarheid blijft gegarandeerd vanuit alle richtingen. De extra reistijd tot aan de parkeervoorzieningen in het centrum zijn beperkt. Belangrijk is dat de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en daarmee ook de 'beleving' en kansen voor ruimtelijke kwaliteit in het centrum positief zal werken voor het economische functioneren van het centrum.
--	--	--	---

			<u>Aantasting groenstructuur/groene buffer</u> Veel insprekers geven aan dat vanuit ecologisch oogpunt de situering van de oostelijke randweg niet wenselijk is, omdat deze de groene buffer van de Biessertpolder en de Gemeint aantast. Een nieuwe randweg in dit landschap tast per definitie de landschappelijke waarden van het gebied aan. Met de verschillende infrastructurele opgaven in de polders van Vlijmen, is echter ook hier gekeken naar een goede borging van de integrale ruimtelijke kwaliteit, waarbij landschap, ecologie, cultuurhistorie en de functionaliteit van de weg met elkaar in verband worden gebracht en zodoende elkaar waar mogelijk versterken. Bij de locatie van de randweg is zoveel rekening gehouden met het behouden en verbeteren van de kwaliteit van het landschap en een mooie en functionele inpassing van de randweg. De ontwerpuitgangspunten zijn: - Versterken van de kleinschaligheid in de Biessertpolder en de grootschaligheid in Polder van Bokhoven. - Beleving van en zichtlijnen naar de verschillende landschappen. - Vanaf de aansluiting zicht op de kerktoren van Vlijmen. - Rekening houden met overgang van binnendijks naar buitendijks. - De grasdijken van Molenhoek en Voordijk moeten zichtbaar blijven. - Een logisch verloop van de wegen. - Rekening houden met ontwikkelingen rond het Engelermeer. - Het doel van de weg moet beleefd kunnen worden: het dorp Vlijmen moet zichtbaar. Het toekomstig landschap ziet er op hoofdlijnen als volgt uit: - Het kleinschalige binnendijkse landschap rond de kern Vlijmen met woonbebouwing en tuinbouw. - De open agrarische Polder van Bokhoven tussen Vlijmen en Haverleij. - Het kleinschalig landschap van het Engelermeer en de Biessertpolder met recreatie, natuurontwikkeling, landbouw en hoogwaterberging. - De klimaatbuffer die de open polder verbindt met het kleinschalige gebied. Dit streefbeeld is in het Ruimtelijke kwaliteitsplan van GOL vastgelegd.
--	--	--	--

			Overigens met de aanleg van de ecotunnel onder de A59 ontstaat er meer ruimte voor natuur en groen. Uitbreiding van groen en natuur wordt ook bereikt door de EVZ –verbinding langs de Voordijk (als verbinding van natuurgebied Sompen en Zooislagen met de klimaatbuffer ten noorden van de A59 (die ook al als zodanig is ingericht) met drie ecoduikers (inclusief) geleidende voorzieningen ter hoogte van de Meliestraat, Vijfhoevenlaan en De Bellaard. Deze EVZ is voldoende is voldoende robuust.
2.E.a	18, 43, 71, 76, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Indiener komt met een aangepaste variant 62 Vlijmen Oost. Deze gaat uit van een opwaardering van de Tuinbouwweg en de Bellaard tot een volwaardig onderdeel van de randwegenstructuur met een aansluiting via de Voorste Zeedijk op de Vijfhoevenlaan (zie ook paragraaf 5.3.2) gekoppeld aan afslag 46. Door opwaarderen van de Tuinbouwweg (conform GVVP) kan afslag 44 openblijven in combinatie met adequate verkeer remmende maatregelen. Deze variant heeft meerdere voordelen (zie par. 5.3.3 van de zienswijze 150). Beweren dat deze variant ‘getrechterd’ is, is onjuist. Deze variant is immers anders dan variant 62 van de NRD. Immers afrit 44 van de A59 blijft open en toerit 44 gaat dicht en er komt een aansluiting op de Vijfhoevenlaan via de Voorste Zeedijk. Verzocht wordt variant 62 op te nemen in het PIP en dit verder adequaat te onderzoeken. Ook de Tuinbouwweg en Voorste Zeedijk moeten opgewaardeerd worden (de Tuinbouwweg tot een gebiedsontsluitingsweg; deze moet ook opgenomen worden in het PIP). Ook wil indiener graag een volledige onderbouwing met een kosten batenanalyse van deze variant. Mocht dit alternatief onverhoopt niet voldoen dan kan afrit 44 worden afgesloten, het verkeersplein bij afslag 45 ’s-Hertogenbosch West en de oostelijke randweg worden aangelegd en zo, alsnog, het huidige GOL –plan gerealiseerd worden. Ons (zienswijze 18) alternatief blijft zijn waarde behouden gegeven de hieraan verbonden verbetering van de infrastructuur. Naar de mening van de indiener is de Vijfhoevenlaan ongeschikt als gebiedsontsluitingsweg (zie rapport TU Delft 1991) en volgens de huidige normen van Duurzaam Veilig. Men wenst een goede onderbouwing van de te nemen mitigerende maatregelen op de Tuinbouwweg, Vijfhoevenlaan, Mommersteeg, Groen van Prinstererlaan en Van Leeuwenhoeklaan. Dit geldt ook voor de Bellaard en Voorste Zeedijk. De lijst van de gemeente (zie bijlage bij paragraaf 5.3.4) geeft onvoldoende informatie. Maatregelen zijn nodig om te voorkomen dat verkeer eerder gaat kiezen voor de Vijfhoevenlaan, en verder. Deze (mogelijke) verkeersbewegingen en de gevolgen daarvan zijn niet in beeld gebracht.

		Antwoord	Hoe omgegaan is met variant 62 (ook in verband met de trechtering) wordt verwezen naar dit thema onder het kopje algemeen. De Vijfhoevenlaan is conform Duurzaam Veilig reeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. De maximumsnelheid wordt hier binnen de bebouwde kom 50 km/uur. De Vijfhoevenlaan wordt geasfalteerd (geluidsarm asfalt) waarbij markering wordt aangebracht die binnen de inrichtingseisen van een dergelijke weg past. Er is daar voldoende ruimte voor. Verdere detailoplossingen zullen in overeenstemming met de functie van de Vijfhoevenlaan mede in combinatie met de in ontwikkeling zijnde woningbouw De Grassen plaatsvinden. In het verkeersmodel is geen rekening gehouden met specifieke mitigerende maatregelen op bovengenoemde wegen om te voorkomen dat het verkeer via de Vijfhoevenlaan rijdt. Uit de berekeningen blijkt, dat er zonder het nemen van extra maatregelen sprake is van een aanvaardbare situatie op al deze wegen. De gemeenteraad heeft in mei 2017 besloten om € 2,5 miljoen te reserveren en deze onder andere in te zetten voor de volgende maatregelen: • Vervangen van klinkers door geluidsarm asfalt op de Vijfhoevenlaan (i.c.m. ontwikkeling De Grassen). • Invoeren van eenrichtingsverkeer in de Verdilaan en aanpassen van de voorrangssituatie kruising Verdilaan met Vijfhoevenlaan. • Geluidsarm asfalt op de Overlaatweg (westzijde rotonde Statenlaan). • Geluidsarm asfalt op de Spoorlaan tussen Kastanjelaan-West en Stationsstraat. • Verkeersmaatregelen op de Kennedybrug en op wegvak Catharinastraat-Heistraat. • Kleine verkeersmaatregelen nav overleg met belanghebbenden in het kader van de actualisatie van de het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). • Oplossen van andere knelpunten (zoals bebording, verplaatsen bushaltes, etc.). Er zal een relatie gelegd worden met het te actualiseren GVVP, waarbij bewoners en andere belanghebbenden kunnen participeren. Bij het GVVP zal ook een Uitvoeringsprogramma worden opgesteld.
2.E.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196,	Zienswijze	Het afsluiten van de afslag 44 zal niet leiden tot een verbetering van de economische vitaliteit van het centrum van Vlijmen. Deze wordt namelijk minder toegankelijk voor winkelend publiek uit Engelen, bewoners van De Grassen, wijken rondom de Vijfhoevenlaan en mensen die vanuit hun werk een kleine boodschap willen doen in Vlijmen.

	203, 221		
		Antwoord	Provinciale Staten delen deze mening niet. Verwezen wordt naar het kopje algemeen van dit thema.
2.E.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Vanuit ecologisch oogpunt is de situering van de oostelijke randweg niet wenselijk, omdat deze de groene buffer van de Biessertpolder en de Gemeint aantast.
		Antwoord	Wat betreft de aantasting van de groenstructuur/groene buffer wordt verwezen naar het kopje algemeen bij dit thema. De Biessertpolder is al heringericht in het kader van de HoWabo en functioneert goed. Gevolgen van de nieuwe randweg voor het functioneren van de natuur zijn onderzocht en compenserende maatregelen worden genomen. Er zijn al diverse maatregelen voorzien om de barrière werking van de nieuwe randweg te mitigeren: 1. Ter hoogte van De Bellaard, de Vijfhoevenlaan en de Meliestraat een brug met doorlopende oevers (ecoduiker) voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën. 2. Langs de Gemeint ter hoogte van de Meerheuveweg blijft bomenrij intact voor vliegroute gewone dwergvleermuis en waar bomen wel worden gekapt ten behoeve van de aanleg van het fietspad worden deze bomen terug geplant. Voor het ree is aanvullend naar aanleiding van de zienswijzen een maatregelpakket samengesteld, om de barrièrewerking op te heffen en de veiligheid van de automobilist te waarborgen. Er komt een tunnel onder de randweg Vlijmen nabij de nieuwe fietstunnel Meliestraat (direct ten zuiden van de nieuwe rotonde met de Voorste Zeedijk), inclusief uitrastering langs randweg Vlijmen en wildspiegels ten noorden van rotonde. Daarmee ontstaat vanuit de verbinding via de tunnel een veilige verbinding met het achterliggende gebied, bv. van het Engelenmeer. Ook zal de A59 uitgerasterd worden. Dit alles komt zowel de veiligheid van de dieren als de automobilist tegemoet.
2.E.d	29	Zienswijze	Het afsluiten van de aansluiting 44 heeft een aantal onoverkomelijke nadelen: 1. Zorgt voor verslechtering van woon- en leefklimaat aan de Vijfhoevenlaan en directe omgeving. 2. Zorgt voor onvoldoende afwikkeling verkeer/verkeersinfarct Vlijmen Centrum, indien er een calamiteit ontstaat op de Vijfhoevenlaan of oostelijk gelegen uitvalsweg. 3. Zorgt voor verplaatsing van de huidige verkeersproblematiek De Akker naar de Vijfhoevenlaan. Huidige variant lost problemen niet op en kost de maatschappij veel geld.

		Antwoord	Het afsluiten van aansluiting 44 in combinatie met de aanleg van een Randweg Vlijmen zorgt inderdaad voor een vermindering van het woon- en leefklimaat op de Vijfhoevenlaan en omgeving tegenover een verbetering elders in Vlijmen. Uitgebreid is onderzocht of deze vermindering aanvaardbaar is. Naar de overtuiging van Provinciale Staten is dit zeker het geval. Na afweging van alle belangen is dan ook gekozen voor het VKA. Dat er bij een calamiteit op de Vijfhoevenlaan en/of de oostelijk gelegen uitvalsweg een verkeersinfarct ontstaat in Vlijmen Centrum is nergens onderbouwd. Er zijn nog voldoende alternatieven aanwezig voor het verkeer. In feite verdwijnt er een aansluiting en komt daar een andere aansluiting voor terug.
2.E.e	29	Zienswijze	Indiener heeft het alternatief Variant "Nuiten" ontwikkeld op het afsluiten van de aansluiting 44. Hij stelt voor aansluiting 44 open te houden, waarbij het verkeer komend vanaf de A2 knooppunt Empel naar Vlijmen/Haarsteeg v.v. wordt geleid via Engelen (aansluiting 46). Indiener benoemt een aantal voordelen en beschrijft de benodigde aanpassingen aan de aansluitingen 44 en 45. Deze variant is in te passen in de bestaande situatie als ook in het GOL plan een verkeersknooppunt (aansluiting 45) te realiseren.
		Antwoord	Het niet afsluiten van de aansluiting 44 is gelet op de doelstellingen van de GOL geen optie. Het genoemde alternatief is een variatie op het alternatief 62. Verwezen wordt naar het kopje 'algemeen' van dit thema.
2.E.f	1	Zienswijze	In het ruimtelijk ontwerp is bij de nieuwe randweg vanaf aansluiting 45 aan de noordoostzijde begeleiding door bomen opgenomen. Verzoek is om dit ook toe te passen aan de zuidwestzijde, zodat de zichtvervuiling en geluidshinder wordt vermindert aan de bewonerskant (Molenhoek) en recreatiekant (wandel- en fietspaden).
		Antwoord	Deze wens van indiener is gehonoreerd in het ontwerp PIP GOL Oost. In artikel 5 van de regels van het PIP GOL Oost is daartoe ook een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die als volgt luidt: "Binnen 2 jaar na oplevering van de randweg Vlijmen met aansluitingen op het onderliggende wegennet dient voorzien te zijn in de aanleg, behoud en ontwikkeling van laanbeplanting langs de Gemeint (aan twee zijden), de Randweg Vlijmen voor zover gelegen in de Biessertpolder (aan twee zijden) en de Engelseweg (aan één zijde)".
2.E.g	11	Zienswijze	Er zijn voor zowel de afslag zelf als voor de manier van aanleggen genoeg alternatieven die onvoldoende zijn onderzocht.
		Antwoord	Provinciale Staten delen deze mening niet. Verwezen wordt naar het kopje 'algemeen' van dit thema.
2.E.h	15	Zienswijze	Verzocht wordt de verhoging op de kruising Vijfhoevenlaan/Biesheuvelaan weg te halen. M.n. afremmend en optrekkend vrachtverkeer en de afremmende en optrekkende tractoren veroorzaken door deze constructie veel geluidsoverlast voor omwonenden.
		Antwoord	De verhoging is een snelheidsremmende en attentieverhogende maatregel in kader verkeersveiligheid. Alternatief is om permanente obstakels (chicane) aan te brengen, die het noodzakelijk maken voor tractoren en vrachtwagens om af te remmen.

			Een en ander zal nog nadernader onderzocht worden door de gemeente in het kader van het opstellen van een nieuwe GVVP in nauw overleg met bewoners.
2.E.i	70, 87, 114, 117, 124, 125, 128, 131, 134, 139, 144, 149, 155, 156, 172, 173, 183, 186, 187, 188, 189, 194,	Zienswijze	Indiener stelt een alternatieve variant voor de ontsluiting Vlijmen-Oost voor (variant op NRD-variant 62). Indiener stelt dat het afvallen van NRD-variant 62 niet kwantitatief is onderbouwd en de (verkeers)situatie nu anders is dan ten tijde van de NRD. De huidige GOL plannen vormen niet de oplossing van de problemen waarvoor GOL is bedoeld, namelijk: • Verkeersintensiteit, –afwikkeling en –veiligheid op de A59 worden niet bevorderd door de GOL. Geen onderzoek gedaan naar effect van afsluiting aansluiting 44 op doorstroming op de A59. Rijkswaterstaat heeft aangegeven (brief d.d. 1-10-2014) geen noodzaak te zien tot afsluiting van huidige afslagen A59. • De plannen zorgen in een groot deel van Vlijmen niet tot verbetering, maar aantasting van woon- en leefklimaat. • Onvoldoende gegevens zijn verzameld over verkeer en gevolgen hiervan voor woonwijken in een groot deel van Vlijmen. Het plangebied is hiervoor te klein gemaakt. Er ontstaat een compleet andere verkeersafwikkeling in Vlijmen. • Een deel van het centrum van Vlijmen wordt door de GOL ontlast, maar dit gaat ten koste van andere woonwijken. Het probleem dat nu bij aansluiting 44 bestaat, wordt verplaatst naar deze woonwijken door de nieuwe aansluiting 45. In die woonwijken worden bovendien ook nog 800 nieuwe woningen. Gerealiseerd op korte termijn. • De Vijfhoevenlaan is niet geschikt als gebiedsontsluitingsweg volgens de normen Duurzaam Veilig. De mitigerende maatregelen zijn onvoldoende uitgewerkt. • Onvoldoende inzicht bestaat in de maatregelen voor de Tuinbouwweg, Bellaard en Voorste Zeedijk. Maatregelen zijn noodzakelijk om het verkeer op adequate wijze door te laten stromen, omdat er anders extra overlast op de Vijfhoevenlaan en omliggende wijken ontstaat. Ditzelfde geldt voor de afslag 43 ter hoogte van de Wolput. Deze verkeersbewegingen en de gevolgen daarvan zijn niet in beeld gebracht. • Het afsluiten van aansluiting 44 zal het centrum van Vlijmen minder toegankelijk maken en de economische vitaliteit van het centrum niet ten goede komen. Ook wordt de bereikbaarheid van 't Hoog niet bevorderd door de GOL. • De beperkingen van het verkeersmodel zullen effect hebben op het goed functioneren van het verkeersplein bij aansluiting 45. • De situering van de oostelijke randweg Vlijmen tast de groene buffer Biessertpolder/Gemeint aan. Het alternatief van indiener omvat: • Ontsluiting Vlijmen-Oost via aansluiting 46, Engelen, de Vutter, Haverlij, Bellaard, Voorste Zeedijk, aansluiting Vijfhoevenlaan.

			• Ontsluiting Haarsteeg via aansluiting 46, Engelen, Vutter, Haverlij, Bellaard, Tuinbouwweg. • Opwaarderen Bellaard en Tuinbouwweg (laatstgenoemde weg staat als ambitie in het GVVP van Heusden genoemd). • Afrit 44 openhouden; toerit richting 's-Hertogenbosch afsluiten. • Verleggen aansluiting 43 zoals opgenomen in de GOL plannen. Indiener somt voordelen van het alternatief op (onder meer kostenbesparing, ontlasting A59 vanuit knooppunt Empel richting Vlijmen/Haarsteeg, evenwichtiger belasting woon- en leefklimaat binnen Vlijmen, beter voldoen aan kwaliteiten van de groen-blauwe mantel en zoals beschreven in het Ruimtelijk kwaliteitsplan) en verzoekt het alternatief verder te onderzoeken c.q. het plan in deze zin aan te passen.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema waarom is gekozen voor het VKA en niet voor het alternatief, zoals door indiener voorgesteld. Onder dit kopje wordt ook ingegaan op het onderwerp economische vitaliteit. Naar de overtuiging van Provinciale Staten vormen de GOL plannen wel de oplossing van geconstateerde knelpunten en worden de doelen van de GOL bereikt. In dit verband wordt ook verwezen naar de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de beide inpassingsplannen), thema 1, algemeen, thema 2, algemeen, thema 7, algemeen en de reactie op zienswijze 7.a. en 7.b in deze nota van beantwoording zienswijzen. Wat betreft de doorstroming op de A59 wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2.f. Wat betreft het studiegebied voor het verkeer: deze is heel breed genomen (heel Vlijmen en delen van het buitengebied. De Commissie m.e.r. heeft met betrekking tot het studiegebied ook geen tekortkomingen geconstateerd. Wat betreft het woon- en leefklimaat wordt verwezen naar het kopje algemeen bij dit thema en thema 12. De Vijfhoevenlaan is conform Duurzaam Veilig reeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. De maximumsnelheid wordt hier binnen de bebouwde kom 50 km/uur De Vijfhoevenlaan wordt geasfalteerd (geluidsarm asfalt) waarbij markering wordt aangebracht die binnen de inrichtingseisen van een dergelijke weg past. Er is daar voldoende ruimte voor. Verdere detailoplossingen zullen in overeenstemming met de functie van de Vijfhoevenlaan mede in combinatie met de in ontwikkeling zijnde woningbouw De Grassen plaatsvinden.

			De gemeenteraad heeft in mei 2017 besloten om € 2,5 miljoen te reserveren en deze onder andere in te zetten voor de volgende maatregelen: • Vervangen van klinkers door geluidsarm asfalt op de Vijfhoevenlaan (i.c.m. ontwikkeling De Grassen). • Invoeren van eenrichtingsverkeer in de Verdilaan en aanpassen van de voorrangssituatie kruising Verdilaan met Vijfhoevenlaan. • Geluidsarm asfalt op de Overlaatweg (westzijde rotonde Statenlaan). • Geluidsarm asfalt op de Spoorlaan tussen Kastanjelaan-West en Stationsstraat. • Verkeersmaatregelen op de Kennedybrug en op wegvak Catharinastraat-Heistraat. • Kleine verkeersmaatregelen nav overleg met belanghebbenden in het kader van de actualisatie van de het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). • Oplossen van andere knelpunten (zoals bebording, verplaatsen bushaltes, etc.). Er zal een relatie gelegd worden met het te actualiseren GVVP, waarbij bewoners en andere belanghebbenden kunnen participeren. Bij het GVVP zal ook een Uitvoeringsprogramma worden opgesteld Uit de onderzoeken verkeer GOL Oost blijkt dat er geen doorstromingsproblemen ontstaan op de Tuinbouwweg, Bellaard en Voorste Zeedijk. Bij de totstandkoming van het VKA is ook gekeken naar de gevolgen van de Wolput. Uiteindelijk zal door de realisatie van de verlegde toe- en afrit en de realisatie van de nieuwe zuidelijke parallelweg het verkeer minder via de Wolput. Zie ook tabel 3.3 uit de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). Dit bevordert de doorstroming op deze plek. De Commissie m.e.r heeft met betrekking tot het verkeersmodel geen tekortkomingen geconstateerd. Van beperkingen in dat model, die effecten zouden hebben op het goed functioneren van het verkeersplein 45 is geen sprake. Wat betreft de groene buffer Biessertpolder/Gemeint wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2.E.c
2.E.j	127	Zienswijze	Onder andere vanwege de inbreuken op het landschap en aantasting van de cultuurhistorische waarden is door indiener en enkele buurtbewoners reeds eerder een alternatief aangedragen. Het gaat hier om het alternatief Taken, gedateerd 9 juli

			2008. Dit alternatief leidt ook tot een oplossing voor bestaande knelpunten in Vlijmen en biedt ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Dit alternatief is in meerdere instanties terzijde geschoven omdat het niet zou voldoen. Ondanks verzoeken daartoe is daar echter nooit enige onderbouwing voor gegeven. De tracékeuzes en variantenstudies bij de NRD zijn her en der gebaseerd op onjuiste aannames (bijvoorbeeld de wens van de gemeente 's-Hertogenbosch dat dagrecreanten aan het Engelenmeer zo min mogelijk geluidsoverlast dienen te ondervinden van de randweg en langs het meer moeten kunnen wandelen, omdat 'de belevingswaarde van de recreanten zo min mogelijk dient te worden belast' en dat het Engelenmeer ter plaatse snel 4 tot 5 diep wordt, het Engelenmeer is juist ter plaatse van de geplande randweg tot meer dan 50 meter uit de kant minder dan een meter diep). Het getuigt niet van goed bestuur dat de Provincie dergelijke onjuiste aannames uit het voortraject van het Provinciaal Inpassingsplan klakkeloos overneemt, wetende dat de aannames niet kloppen.
		Antwoord	Het alternatief Taken is ook meegenomen in het trechteringsproces. Het gaat om fiche 70 in bijlage III bij het MER (het MER is als bijlage 3 bij beide inpassingsplannen gevoegd). Bij deze variant is geen sprake van een toekomstbestendige oplossing van de gesignaleerde problemen. Daarmee werden verdere (onderzoek)stappen niet meer genomen. De aannames, die genoemd worden, waren gekoppeld aan de onderzoeken voor het voorontwerp-bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost (GoVo). De (gemeentelijke) procedure is door de gemeente Heusden 'stopgezet'. Besloten is om een provinciaal inpassingsplan op te starten voor zowel de oostelijke als voor de westelijke plandelen van de GOL: een PIP GOL Oost en een PIP GOL West. Tevens is besloten om één m.e.r.-procedure voor de gehele GOL op te starten. Er is dus een geheel nieuwe procedure opgestart inclusief een nieuwe NRD en een nieuwe MER en met nieuwe aannames.
2.E.k	165, 210	Zienswijze	Indieners hebben voor het dorp Hedikhuizen een Plan de Campagne 2025 opgesteld. Het hoofddoel van dit plan is dat de kern Hedikhuizen en omgeving in 2025 leefbaar, vitaal, duurzaam, veilig, sociaal en toekomstbestendig is. De GOL is getoetst aan deze ambities. Geconstateerd wordt dat de GOL een zeer beperkte integrale en duurzame benadering en uitwerking heeft. Het plangebied heeft een te kleine reikwijdte om recht te doen aan de doelen van de GOL, namelijk van betekenis zijn voor de hele regio. Hedikhuizen en omgeving dienen onderdeel te zijn van het plangebied. Bovendien worden een aantal essentiële zaken neergelegd bij de gemeenten. Ambitie en realisatie zijn afhankelijk van de gemeente. Niet duidelijk is of die onderdelen gelijktijdig of parallel aan de GOL worden gerealiseerd. Het voorliggende PIP GOL Oost moet een integraal plan zijn van alle (overheids) instanties.

			Indieners willen gebruik maken van de gelegenheid om de leefbaarheid in Hedikhuizen, zowel kern als buitengebied een plaats te geven in het plan GOL (dat als doel heeft de leefbaarheid in de dorpen te ver-beteren) en in de uitvoering. Het gaat daarbij om: 1. Bereikbaarheid van het bedrijventerrein Steenfabriek. 2. Het woon- en werkverkeer van en naar Herpt, bedrijventerrein Bakkersdam en Heusden. Naar aanleiding van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Steenfabriek is de volgende belofte van de gemeente Heusden gedaan in een brief van 19 maart 2015: “ten slotte zal worden gezien of er mogelijkheden zijn om in het verlengde van de GOL plannen, de route van het vrachtverkeer uit de richting Waalwijk via het nieuwe knooppunt 45 te sturen, waarbij een verbeterslag van de route via de Bellaard dient plaats te vinden”. Indieners vinden in de stukken van de GOL hierover niets terug. De toekomstige dimensionering van de Bellaard is niet duidelijk. Ook anderszins besteden de GOL plannen geen aandacht aan de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Steenfabriek. De kans om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Steenfabriek te borgen is gelegen in een verbinding via de Bellaard en het nieuwe knooppunt 45 of vergelijkbare alternatieven. Een passende dimensionering van de Bellaard of alternatieve route is daarbij vereist. De GOL plannen zijn te beperkt. Een duidelijk verkeersplan voor het onderliggende wegennet in het buitengebied ontbreekt. Het plan omvat niet de hele regio, maar slechts een beperkt deel om en nabij de Maasroute en de kernen Vlijmen, Drunen, Elshout en Waalwijk. Indieners zijn van mening dat de GOL plannen grote gevolgen kunnen hebben voor kern en buitengebied van Hedikhuizen (verkeersoverlast, verkeersveiligheid en leefbaarheid). Een duidelijke en toekomstbestendige doorkijk naar de functie van het onderliggend wegennet in een groter gebied, lees de gehele noordzijde van de regio tot aan de Maas is bij de vaststelling van het inpassingsplan GOL dan ook onontbeerlijk, o.a. als het gaat om de ontsluiting van het bedrijventerrein Steenfabriek en het perceel aan de Baron van der Aaweg.
		Antwoord	Wat betreft het integrale karakter van de GOL wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 2. Het dorp Hedikhuizen en omgeving vallen niet binnen de scope/het doelstellingenpakket van het GOL project. Bereikbaarheid van het bedrijventerrein Steenfabriek is een verantwoordelijkheid van de betrokken gemeente. Desondanks betekent de randweg Vlijmen, gecombineerd met de opwaardering van de Bellaard, een betere route van de A59 naar de steenfabriek

			langs de oostzijde (dus niet door het dorp Hedikhuizen). Het alternatief langs de westzijde wordt minder aantrekkelijk omdat de afrit 43 verschoven wordt en het verkeer er dus al bij afrit 42 af moet. Wel is er onderzoek gedaan naar de gevolgen van de GOL op de te verwachten verkeersintensiteiten op wegen in het buitengebied ten noorden van de rijksweg A59. Deze laten nauwelijks andere vervoersstromen of –toenamen zien. De geprojecteerde maatregelen binnen de GOL hebben dan ook nauwelijks invloed op de toekomstige verkeersbewegingen. Ook heeft de gemeente Heusden in de afgelopen jaren reeds maatregelen (bewegwijzering) getroffen om het vrachtverkeer met bestemming Steenfabriek buiten de kern Hedikhuizen om te leiden. Op een eerder verzoek aan Rijkswaterstaat om de Steenfabriek op te nemen op de bewegwijzering langs de rijksweg A59, is in verband met de kleinschaligheid van de steenfabriek, afwijzend gereageerd. De Bellaard wordt overigens deels vanuit de GOL en deel vanuit onderhoudstechnisch oogpunt verbreed en opnieuw geasfalteerd.
2.E.I	205	Zienswijze	Indiener brengt eerdere argumenten, ingebracht tegen gelijklopende plannen van gemeente Heusden m.b.t. de randweg Vlijmen Oost, als zienswijzen tegen de thans voorliggende besluitvorming in. Dit betreft onder meer het volgende. In de door de gemeente Heusden uitgevoerde studie, het RBOI onderzoek en een uitgegeven folder zijn inconsistenties te vinden. De insteken stemmen niet overeen. De gang van zaken getuigt niet van zuiverheid van oogmerk. Ook de (destijds) verrichte onderzoeken zijn niet gedegen. De effecten van de randweg en de 'inprikkers' zijn slechts onderzocht tot halverwege de bestaande polder en niet verder naar het centrum toe. Ook wordt uitgegaan van een onrealistische/onjuiste snelheid van 30 km/uur. Het onderzoek naar direct geluidhinder ontbrak. Diverse relevante milieuaspecten zijn niet concreet onderzocht en er ontbrak een milieueffect (voor)toets. De relevante betrokken aspecten zijn niet goed onderzocht en niet gedegen afgewogen; uit de stukken blijkt niet dat er een (volledige) belangenafweging heeft plaatsgevonden, onder meer wat betreft de cultuurhistorische waarde van de Voordijk. De uitkomst van de belangenafweging is onevenredig. De aansluiting Vijfhoevenlaan kwam als meest optimale variant naar voren en er zijn door Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan alternatieven aangedragen. Daarnaast wordt de noodzaak voor het realiseren van de rondweg in twijfel getrokken. De op stapel staande ruimtelijke ontwikkelingen in Vlijmen zijn nog onvolgende zeker en volgens het Planbureau voor de Leefomgeving zal na 2020 in de helft van Nederland geen sprake meer zijn

			van groei. Ook de uitvoerbaarheid (maatschappelijk, milieutechnisch, procedureel en financieel) wordt in twijfel getrokken. Zo ontbreekt inzicht in en onderbouwing van de kosten en de dekking daarvan.
		Antwoord	In par. 1.4 van de toelichting van het inpassingsplan GOL Oost staat, dat op 26 september 2013 door de colleges van de 5 overheidspartijen, de gemeenten 's-Hertogenbosch, Waalwijk en Heusden, de provincie Noord-Brabant en Waterschap Aa en Maas, een Bestuursovereenkomst (BOK - GOL) is ondertekend. In de BOK zijn afspraken vastgelegd over de planuitwerkings- en realisatiefase van (deel)projecten uit de GOL. In september 2013 is er een start gemaakt met de planologische procedures voor de aanleg van de Oostelijke Randweg Vlijmen inclusief de benodigde aanpassing van A59 aansluiting 45 's-Hertogenbosch-West. Het voorontwerp-bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost (GoVo) is in procedure gebracht, evenals de Notitie Reikwijdte en Detailniveau: het startdocument, deel uitmakend van de te doorlopen milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure. Indiener verwijst naar deze procedure. Eerder tegen dit bestemmingsplan ingebrachte bezwaren brengt hij weer naar voren. Nu is de (gemeentelijke) procedure door de gemeente Heusden in overleg met de Stuurgroep GOL 'stopgezet'. Besloten is om een provinciaal inpassingsplan op te starten voor zowel de oostelijke als voor de westelijke plandelen van de GOL: een PIP GOL Oost en een PIP GOL West. Tevens is besloten om één m.e.r.-procedure voor de gehele GOL op te starten. Er is een geheel nieuwe procedure opgestart inclusief een nieuwe NRD en een nieuwe MER. Naar de mening van Provinciale Staten is deze procedure zorgvuldig doorlopen. Vele varianten zijn de revue gepasseerd. En alle onderzoeken om aan te tonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening zijn uitgevoerd. De zienswijze van indiener is dus voor een belangrijk deel achterhaald. Er heeft een (volledige) belangenafweging plaatsgevonden, waarbij ook zeker is gekeken naar de cultuurhistorische Voordijk. Wat betreft de nut en noodzaak wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 1. Er wordt gesteld dat volgens het Planbureau voor de Leefomgeving na 2020 in de helft van Nederland geen sprake meer zal zijn van groei. De reactie van Provinciale Staten hierop is dat in de regio 's-Hertogenbosch juist wel groei zal zijn (zie prognoses van CBS en de provincie). Opgemerkt wordt dat in de referentiesituatie 2030 alleen die plannen en ontwikkelingen zijn meegenomen, die vastgesteld zijn. Ontwikkelingen, waarvoor bijvoorbeeld nog geen bestemmingsplan is vastgesteld (zoals de Grassen), zijn alleen in de

			referentie plus 2030 meegenomen. In het MER is steeds getoetst aan de referentiesituatie. 2030. Verder is een doorkijk gegeven naar de referentie plus situatie 2030 om de robuustheid van de plannen te kunnen aantonen. Welke ruimtelijke ontwikkelingen zijn meegenomen in beide referentiesituaties is terug te vinden in het rapport Technische documentatie Verkeersmodel GOL, bijlage II. Dit rapport is bijlage III van de achtergrondrapporten Verkeer – GOL Oost en GOL West. Deze beide achtergrondrapporten zijn bijlagen 18 en 19 van de toelichting van beide inpassingsplannen.
2.E.m	125		Het laten vervallen van de mogelijkheid om via de Meliestraat dan wel via de Grote Kerk het woongebied ten zuid/oosten van de Meliestraat en de Julianastraat te bereiken is geen goede zaak. Het is van essentieel belang ervoor te zorgen, dat de plannen op zichzelf niet de oorzaak zijn van meer verkeersbewegingen. Daarnaast moeten de noodzakelijke verkeersbewegingen, binnen de beschikbare mogelijkheden, evenwichtig en logisch worden verdeeld over zoveel mogelijk ontsluitingsmogelijkheden. Het enkel verplaatsen van problemen van de ene wijk naar de andere zal nooit kunnen rekenen op een breed draagvlak.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema.
2.E.n	191	Zienswijze	Om de klimaatbuffer in de Biessertpolder in takt te houden en de nadelige gevolgen van een ontsluitingsweg door dit gebied te voorkomen c.q. te beperken en de verkeersproblemen voor Vlijmen oost en centrum zijn de volgende alternatieven mogelijk: 1. maak gebruik van aansluiting 46 op de A59 (dit knooppunt biedt voldoende ruimte); 2. maak gebruik van de bestaande wegstructuur (De Haverlij, De Bellaard, Tuinbouwweg Mommersteeg en Voordijk. Deze dienen aangepast te worden voor een goede ontsluiting naar Engelen en Vlijmen oost; 3. voor de bereikbaarheid van Vlijmen centrum (openbaar vervoer, calamiteiten, bewoners, bevoorrading winkels e.d.) behoud afslag 44; 4. voor een betere doorstroming op de A59 maak langere uit- en invoegstroken; 5. om de doorstroming op de A59 te bevorderen zal een doorgetrokken streep van de linker baan een positieve bijdragen leveren. Deze doorgetrokken streep dient ruim voor de uit- en invoegstrook aangebracht te worden. Bij het hierboven omschreven alternatief ontstaan de volgende voordelen ten opzichte van de PIP aangegeven maatregelen: 1. er word gebruik gemaakt van de al bestaande lijnen (wegen) in het landschap; 2. er ontstaan geen nieuwe lijnen (wegen) in het landschap; 3. knooppunt 45 op de A59 hoeft niet te worden aangepast; 4. minder last van beweging, lawaai, licht, fijnstof e.d. in de Gemeint (Groenblauwe Mantel- bestemming;

			5. betere verdeling van verkeersstromen (Vlijmen oost en centrum); 6. minder last van in- en uitvoegen verkeer op de A59; 7. betere doorstroming op de A59; 8. bovengenoemde aanpassingen zijn kostenbesparend.
		Antwoord	Provinciale Staten delen deze mening niet. Voor een onderbouwing hiervoor wordt verwezen naar het kopje algemeen bij dit thema.
2.E.o	196, 198, 201, 202	Zienswijze	De bewoners van de Prins Bernhardlaan te Vlijmen wijzen op het feit dat realisering van het PIP en de gecoördineerde besluiten tot gevolg zal of in ieder geval zal kunnen hebben dat de Prins Bernhardlaan in Vlijmen en omliggende straten veel meer verkeer te verwerken zal krijgen dan in de huidige situatie het geval is; dit vanwege het feit dat ontsluitingsverkeer in toenemende mate via deze straat of straten zal rijden. De bewoners laten u nogmaals weten dat zij (en andere omwonenden) niet geconfronteerd willen worden met een toename van verkeer en diens gevolge met een verslechtering van de woonsituatie in hun woonomgeving. Bewoners hebben eerder in de procedure, alsmede in andere contacten met uw provincie bezwaar gemaakt tegen de door u gehanteerde berekeningen voor wat betreft de aantallen verkeersbewegingen en daar uitvoerig met u over gecommuniceerd. In dat verband wijs ik u nog eens op het mailverkeer tussen hen en vertegenwoordigers van uw provincie dat ook nog recent (t/m november 2017) heeft plaatsgevonden. De bewoners hebben daarin duidelijk gemaakt dat in de berekeningen is uitgegaan van een afname van het verkeer in de Prins Bernhardlaan als gevolg van de GOL, maar dat het aantal verkeersbewegingen dat bij die berekeningen voor wat betreft de Bernhardlaan als uitgangspunt is genomen (1400 mvt per etmaal in 2010) veel hoger is dan het werkelijke aantal (350 mvt per etmaal). Uw weerlegging heeft de bewoners niet overtuigd van het feit dat er in hun woonomgeving van een verbetering van de verkeerssituatie sprake zal zijn; vandaar deze zienswijze. De bewoners wijzen op de navolgende belangen die het noodzakelijk maken dat de verkeerssituatie op de Bernhardlaan niet verslechtert: 1. de leefbaarheid (denk aan geluidsbelasting, milieu, maar ook aan leefbaarheid in de ruimste zin van het woord); 2. verkeersveiligheid (het is een verblijfsgebied en er bevindt zich in de Bernhardlaan/ Wilhelminastraat een basisschool (De Busset), verder zijn bijvoorbeeld de Wilhelminastraat/Julianastraat/Meliestraat een belangrijke fietsroute voor schoolgaande jeugd naar Den Bosch; 3. bereikbaarheid (zowel qua route als de mogelijkheid om vanaf de openbare weg de eigen oprit op en af te rijden), e.d.;

			4. de weinige cultuurhistorische waarden die het dorp Vlijmen rijk is en de aanblik van deze oude straten met bijvoorbeeld de karakteristieke bomenhagen (Prins Bernhardlaan) en mooie oude klinkerbestrating (mogen juist niet aangetast worden).
		Antwoord	Een verkeersmodel is een schematisering van de werkelijkheid, de basissituatie 2010 is getoetst op tellingen en biedt voldoende kwaliteit om een prognose mee op te stellen. Afhankelijk van het detail van het netwerk, aansluiting van gebieden op het wegennet en de beschikbaarheid van telgegevens zal het model de werkelijkheid niet op elk individueel wegvak exact juist beschrijven. Het gaat uiteindelijk om het effect van de maatregelen. Ten opzichte van de huidige situatie zullen autonome ontwikkelingen (groei verkeer, o.a. als gevolg van woningbouw) maar ook lopende maatregelen zoals de inrichting van 30 km-gebieden zorgen voor een verschuiving van verkeersstromen. Daarnaast is er een planeffect zichtbaar van de maatregelen vanuit GOL, andere routes naar het hoofdwegennet bijvoorbeeld vanwege het afsluiten van aansluiting 44. Maar ook door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Verdilaan/Prins Bernhardlaan. Per saldo zorgt dit voor intensiteiten die ruim vallen binnen de eisen die gesteld worden aan wegen met de functie 'erftoegangsweg' op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. De Prins Bernhardlaan heeft binnen het GVVP Heusden de functie als erftoegangsweg. Ook is op de kruising van deze straat met de Wilhelminastraat een basisschool aanwezig. De toekomstige verkeersprognoses laten zien dat hier sprake is van een vermindering van het gemotoriseerd verkeer. De gemeente Heusden zal echter de nieuwe situatie stringent monitoren. Indien om wat voor reden dan ook zal blijken dat er zich verkeersonveilige situaties voordoen, zal in overleg met omwonenden en de school aanvullende maatregelen worden getroffen. Door het instellen van eenrichtingsverkeer zal de bereikbaarheid iets afnemen. Echter alle belangen afwegende is dit acceptabel, ook vanwege de korte omrijtijd. Nu zijn er geen plannen om de klinkerverharding aan te passen.
2.E.p	199	Zienswijze	De Vijfhoevenlaan verandert van een rustige woonwijkweg in een hoofdtoegang voor Vlijmen. De plannen van de gemeente Heusden sluiten niet aan bij de nieuwe rondweg in de GOL plannen. Er wordt in de gemeentepannen onvoldoende rekening gehouden met de verkeersdruk die ontstaat op de vijfhoevenlaan. De gemeente heeft geen begrip van de overlast door gebrek aan kennis en heeft derhalve ook geen passende oplossingen.

			De oplossingen zijn voorhanden maar niet onderzocht door de gemeente. Een eenvoudige éénrichtingenverkeer in de dorps-kom zou het probleem al grotendeels kunnen oplossen. 1. Sluit de toegang van de A59 naar Vlijmen Grote Kerk af. 2. Maak van de Grote Kerk een uitgaand eenrichtingsverkeer via de afrit maar verleg de afrit secundair aan de A59 tot aan het nieuwe verkeersplein. 3. Maak van de Meliestraat eenrichtingsverkeer naar de GOL rondweg. 4. Maak van de Vijfhoevenlaan eenrichtingsverkeer van de GOL rondweg tot aan de Grassen. 5. Maak van de Tuinbouwweg een volwaardige weg met twee rijstroken. Op deze manier wordt het verkeer gelijkmatig verdeeld. Ieder zijn stukje van de overlast.
		Antwoord	Provinciale Staten delen deze mening niet. Voor een onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het kopje algemeen van dit thema.
2.E.q	206	Zienswijze	Indiener is het niet eens wat er allemaal gaat gebeuren. Zoals het er nu uit ziet is het zo dat als ik van Den Bosch kom verschrikkelijk om moet gaan rijden als ik bij het plein in Vlijmen uit wil komen. Waarom moet de afrit van Den Bosch naar Vlijmen dicht? Niemand gaat straks meer in het mooie vernieuwde centrum de boodschappen doen. Verder vraag ik me af waarom alle wegen die op de Vijfhoevenlaan uitkomen eenrichtingsweg wordt. Is het niet beter om de straten zo te houden om het verkeer een beetje te verdelen? Het is ook nog eens gevaarlijk om te fietsen. Zoals het er nu uit ziet komt AL het verkeer straks uit op de kruising Vijfhoevenlaan/ Mommersteeg, wat nu al een verschrikkelijk kruispunt is met VEEL herrie en trillingen van het verkeer. Wordt daar als alles doorgaat ook gedacht aan een geluidswal zoals die er aan de dijk komt? En misschien kan de Mommersteeg eens vernieuwd worden met fluisterasfalt? De huizen lijden nu al veel met al dat getril.
		Antwoord	Allereerst moet vastgesteld worden, dat alleen op de Verdilaan sprake zal zijn van eenrichtingverkeer. Het is ook niet de bedoeling dat hier veel verkeer rijdt. Het doorgaande verkeer (bijvoorbeeld richting centrum) moet rijden via Vijfhoevenlaan – Mommersteeg – Akkerstraat. De Verdilaan is een woonstraat waar aan de zuidzijde ook een basisschool is gesitueerd. Binnen het vigerende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Heusden zijn de Vijfhoevenlaan en de Mommersteeg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen. Aan de hand van de geprognostiseerde verkeerscijfers is in samenwerking met Goudappel bezien op welke wegvakken c.q. kruispunten negatieve effecten verwacht kunnen worden. De conclusie was er

			geen nieuwe onoverkomelijke doorstromingsproblemen zullen ontstaan. Bij het te actualiseren GVVP worden bewoners en andere belanghebbenden gevraagd mee te denken waar en hoe de verkeersveiligheid en/of leefcomfort kan worden vergroot. Als het gaat om het functioneren van het winkelcentrum van Vlijmen: een snelle bereikbaarheid blijft gegarandeerd vanuit het noorden. De extra reistijd tot aan de parkeervoorzieningen in het centrum zijn beperkt. En niet moet worden vergeten, dat de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en daarmee ook de 'beleving' en kansen voor ruimtelijke kwaliteit in het centrum positief zal werken voor het economische functioneren van dat centrum. Voor het meer westelijke deel van de Vijfhoevenlaan is geen gedetailleerde beschrijving in het akoestisch rapport opgenomen omdat er hier geen sprake is van een reconstructie of de aanleg van een nieuwe weg. Wel is dit deel genoemd bij de "Gevolgen elders" in paragraaf 4.9. Op grond hiervan kan de gemeente besluiten geluidsmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsarm asfalt, te nemen indien de geluidsbelasting op de gevels daar aanleiding toe geeft. Inmiddels heeft de gemeente Heusden toegezegd, dat in de Vijfhoevenlaan geluidsarm asfalt zal worden gerealiseerd. Voor de Mommersteeg zijn op dit moment geen plannen om de verharding aan te passen. Het akoestisch onderzoek naar de "gevolgen elders" geven daar geen aanleiding toe. Bij het te actualiseren GVVP kunnen bewoners hun inbreng leveren ook als het gaat om het vergroten van hun leef comfort. De gemeenteraad heeft in mei 2017 besloten om gelden te reserveren voor kleine verkeersmaatregelen naar aanleiding van overleg met belanghebbenden in het kader van de actualisatie van de het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dus ook bijvoorbeeld voor het aanbrengen van geluidsarm asfalt. Als gevolg van de aanleg van de GOL maatregelen in PIP GOL Oost zullen langs de nieuwe wegen geen significante toename van trillingen plaatsvinden. Wat betreft de bestaande wegen is voor de woningen aan de Voordijk 11 en 13 te Vlijmen (nabij de Vijfhoevenlaan) enige toename van trillingen niet uitgesloten. Besloten is dat hier geen drempels of andere oneffenheden zijn toegestaan (zie ook bijlage 28 bij de toelichting van beide inpassingsplannen).
2.E.r	11, 127, 205	Zienswijze	Nut en noodzaak van de randweg aan de oostkant van Vlijmen en de vormgeving afslag 45 zijn niet aangetoond.

			In de toelichting wordt de volgende motivatie voor de randweg gegevens: 'De bestaande knelpunten in Vlijmen en op de A59 én toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, maken de aanleg aan de oostkant van Vlijmen noodzakelijk.' Nergens wordt deze noodzaak op enigerlei wijze onderbouwd met onderzoek. De bestaande knelpunten in Vlijmen zijn niet evident, worden door de randweg niet opgelost en de ontwikkelingen aan- gaande woningbouw zijn nog niet aannemelijk. Aan de besluitvorming is geen afdoende onderzoek ten grondslag gelegd, de belangen zijn niet afdoende afgewogen, de uitkomst van de belangenafweging is niet evenredig en de besluitvorming is niet voorzien van afdoende onderbouwing, waar- door deze niet aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening voldoet.
		Antwoord	Verwezen wordt naar dit thema, onder het kopje algemeen. Hier wordt aangegeven waarom voor de Randweg Vlijmen is gekozen en niet voor andere varianten. Naar de overtuiging van Provinciale Staten vormen de GOL plannen wel de oplossing van geconstateerde knelpunten en worden de doelen van de GOL bereikt. In dit verband wordt ook verwezen naar de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de beide inpassingsplannen), thema 1, algemeen, thema 2, algemeen, thema 7, algemeen en de reactie op zienswijze 7.a. en 7.b in deze nota van beantwoording zienswijzen.
2E.s	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203	Zienswijze	In de Gemeint wordt een historische 13e eeuwse polder en dijklandschap vernietigd door het VKA. De beleving van het re- creatiegebied rondom het Engelenmeer wordt sterk verminderd.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen van dit thema.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

3A			Thema 3A: RO Voorkeursalternatief (VKA): Fietsverbinding: Snelfietsroute (SFR)
3.A.a	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167,	Zienswijze	De SFR conflicteert op een aantal punten met het bestaande wegennet en de nieuwe weginfrastructuur. Onduidelijk is welke oplossingen worden geboden. Het gaat om:

	178, 190, 195, 196, 203, 221		1. Akkerlaan – spoortracé. 2. Kastanjelaan west. 3. Lipsstraat/Spoorlaan. 4. Ei van Drunen. 5. Vimmerik. 6. Venbroekstraat. 7. Jhr. De la Courtstraat. 8. Nieuwe aansluiting 43 (verleggen op- en afrit). 9. Kruising met de Vendreef / Kennedybrug.
		Antwoord	De bestaande oversteken van fietspaden zijn aangepast naar oversteken voor de SFR in breedte en alignement. Daar waar nodig zullen plateaus worden toegepast. Uitgangspunt is verder dat er een voorrangregeling geldt voor de SFR.
3.A.b	113, 166	Zienswijze	De opgenomen Snelfietsroute is onvoldoende uitnodigend. Het fietsverkeer kan beter gestimuleerd worden door o.m. de aanpassingen: 1. De spoordijk in de Baardwijkse Overlaat mét begroeiing geheel in tact te laten. 2. En daar waar bij de Vendreefbrug de fietssnelroute wordt “gesplitst” en om de gehele turbotonde komt te liggen (slecht voor fietsers én auto's) een andere loop te creëren (bv onder aan de noordzijde van de spoordijk én onder de Vendreefbrug door). Het lijkt ons sterk dat de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen dan worden aangetast.
		Antwoord	Gepoogd is een zo uitnodigend mogelijke fietsroute te creëren. Maar er dient wel rekening gehouden te worden met alle belangen, met de beschikbare ruimte en ook met de kosten. Onder het kopje algemeen bij thema 11 wordt uitgebreid ingegaan op de keuze om een deel van de spoordijk open te maken in de BO. Voor een beantwoording van deze zienswijze wordt hiernaar verwezen (zie ook onder het kopje algemeen van thema 2A). De beplanting aan de zuidzijde van de spoordijk langs het gedeelte van de spoordijk dat dicht blijft, blijft in ieder geval nabij de dassenburcht staan. Daar is juist zorgvuldig naar gekeken en afgestemd met de dassendeskundigen. De spoordijk wordt gedeeltelijk open gemaakt, daar verdwijnt de beplanting wel. Hier wordt een nieuwe fiets- en wandelbrug gemaakt. Onder deze brug zal een nieuwe natuurzone worden aangelegd om zo de natuur verder te verrijken. Deze natuurzone wordt ook toegankelijk gemaakt voor de voetganger door aanleg van een wandel/voetpad, incl. informatievoorziening. Op de spoordijk, blijven de oude spoorbrugdelen behouden als fietsroute voor recreatiefverkeer.

			We denken dat de nieuwe route hier zeer uitnodigend zal zijn voor fietsers. De openheid van de Baardwijkse Overlaat kan op delen veel beter worden ervaren. Er is een verkeersveilige oplossing voor het de SFR, daar waar het de (rotonde van de) Vendreef moet oversteken. Daarom is er geen reden te kiezen voor een ongelijkvloerse kruising onder de Vendreefbrug, mede gelet op de hoge kosten. Ook is zo geen sprake van een aantasting van Natura 2000 gebied.
3.A.c	7	Zienswijze	De geplande fietsroute kent nog een aantal knelpunten die – waar dat mogelijk is – vanuit het maatschappelijk belang opgelost dienen te worden. Zo dient de spoordijk in de Baardwijkse Overlaat met begroeiing en al intact te blijven. Indiener ondersteunt de visie van de Stichting Federatie Behoudt de Langstraatbruggen die erin is geslaagd met vooruitziende blik cultuurhistorie, natuur, landschap en recreatie te integreren bij de ontwikkeling van de fietsroute. Indiener pleit voor een wildtunnel in de wal van de brug.
		Antwoord	Wat betreft de keuze voor de fietsroute en de vormgeving (inclusief begroeiing) daarvan door de BO wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 3.A.c. Daar wordt een en ander toegelicht en onderbouwd.
3.A.d	204	Zienswijze	Indiener is al heel lang voorstander van een snelfietspad, omdat dat de A59 kan ontlasten. In de huidige situatie is de fietsroute door Vlijmen en Drunen op sommige punten gevaarlijk of moet je omrijden.
		Antwoord	Hiermee kan volledig worden ingestemd.
3.A.e	3, 219	Zienswijze	Een extern bureau zou contact opnemen met indiener (woonachtig aan de Achterstraat 37 ^e te Vlijmen) betreffende de te nemen maatregelen voor de snelfietsroute waarvoor een stuk perceel van indiener nodig zou zijn. Deze toezegging is nog niet nagekomen.
		Antwoord	Zoals indiener in het kader van fase 2 van de uitvoeringsbesluiten in zijn zienswijze heeft aangegeven, zijn er inmiddels gesprekken gaande met indiener over de mogelijke grondverkoop.
3.A.f	14	Zienswijze	Indiener voorziet gevaarlijke situaties daar waar de SFR de verbindingsweg kruist op een verhoogd wegdek. Het overzicht zal hier minder worden doordat het een kruising wordt van 45 graden. Indiener bepleit een kruising van 90 graden.
		Antwoord	Dit is opgelost in een alternatief ontwerp. Er komt nu een kruising van 90 graden.
3.A.g	108	Zienswijze	Indiener verzoekt het snelfietspad elders aan te leggen en niet langs de Parallelweg Oost te laten lopen, er is echt te weinig ruimte.
		Antwoord	Het ontwerp geeft aan dat dit kan functioneren. Met gebruik van dynamische signaleren.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide inpassingsplannen.

Thema 3B: RO Voorkeursalternatief (VKA): Fietsverbinding Wolput-Haarsteeg			
3B			
3.B.a	25, 37	Zienswijze	Indiener is het niet eens met het verschuiven van de sloot aan de Wolput. Hiermee verschuift de breedte van de openbare weg en dit komt het dorpse karakter niet ten goede. Het leidt alleen maar tot harder rijden van het gemotoriseerd verkeer (gedragsverandering). Verzocht wordt hiernaar te kijken hoe deze te beïnvloeden, zodat het de omgeving ten goede komt in plaats van ten nadele.
		Antwoord	Besloten is om de sloot te vervangen door een duiker op verzoek van meerdere omwonenden. De Wolput is wegcategorie Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u. Een extra opstelstrook past bij deze categorisering en de hoeveelheid verkeer.
3.B.b	25, 37	Zienswijze	Gekozen inrichting van de Wolput maakt het er niet mooier op. Is gedacht aan trottoir met bomen? Vanuit klimaatadaptatie is het wenselijk dat er meer groen en infiltratie komt. Waarom is er geen plan gemaakt voor alle mobiliteitsvormen: dus ook de wandelaar en hardloper?
		Antwoord	De herinrichting van de Wolput is gewijzigd door het laten vervallen van de sloot. Er hoeft nu geen grond aangekocht te worden. Helaas blijft de beschikbare ruimte tussen talud A59 en particuliere grenzen percelen noordzijde van de Wolput te beperkt. Trottoir met bomen, alsmede eigen ruimte voor wandelaar en hardloper is niet inpasbaar.
3.B.c	37, 88, 92	Zienswijze	Aan de noordzijde van de Wolput is een dubbel fietspad beoogd, waarvoor extra ruimtebeslag nodig is, mede door het verleggen van de thans aanwezige sloot. Indiener twijfelt aan de noodzaak voor het verleggen van deze sloot, omdat deze geen waterafvoerende functie heeft en niet in verbinding met andere watergangen staat. Water wordt verwerkt door het langzaam in de bodem te laten trekken. In de sloot heeft voor zover bekend ook nauwelijks water gestaan. Het dempen van de sloot is dan ook een beter alternatief. Mocht die noodzaak er toch zijn, dan is het gecombineerd aanleggen van een fietspad met waterafvoer (molsgoten) te prefereren, vanwege minder benodigd ruimtebeslag en lagere kosten. Indiener verzoekt dan ook om deze optie te onderzoeken. Door het naar de zuidzijde verplaatsen van de Wolput (zie ook onderdeel 3.10.g), kan een dergelijke oplossing eveneens worden bereikt door in de parallelweg een voorziening voor wateropvang te treffen. Extra ruimtebeslag zou in dat geval evenmin nodig zijn.

		Antwoord	Het ontwerp is aangepast. Het benodigde (extra) ruimtebeslag voor het tweerichtingen fietspad wordt ingevuld door de bestaande watergang te dempen en te voorzien van een lange overmaatse duiker met mogelijkheden voor aansluiting van hemelwaterafvoersystemen van de verharding. Met deze ontwerpaanpassing is er geen grondverwerving van aanliggende particuliere percelen benodigd.
3.B.d	37	Zienswijze	Met de gemeente Heusden is gesproken over de mogelijkheid van een tweede uitrit en de problematiek van de riolering van het perceel van indiener (persriool). Beloofd is dat gekeken zou worden of een en ander in de plannen zou kunnen worden meegenomen. Indiener ziet daar niets meer van terug.
		Antwoord	Tweede inrit kan los van de GOL worden aangevraagd. Problematiek van riolering wordt onderzocht en zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van de plannen.
3.B.e	101, 132, 133	Zienswijze	In het ontwerp-PIP is voorzien in een dubbel fietspad ter hoogte van het perceel van indiener aan de Wolput. Dit betekent naast een continue stroom auto's, dat indiener rekening moet gaan houden met fietsers komend vanuit beide richtingen. Het verleggen van het dubbele fietspad naar de overzijde, alsmede ook het behouden van een enkele opstelstrook zou voor indieners voordelig zijn.
		Antwoord	De dubbele opstelstrook is noodzakelijk voor de doorstroming van het verkeer. De keuze voor een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde heeft te maken met het gehele fietstraject Tuinbouwweg – afrit noord A59 aansluiting 43. Door het fietspad aan de noordzijde van de Wolput en oostzijde Abt van Engelenlaan te projecteren zijn oversteek bewegingen Wolput en Abt van Engelenlaan niet meer nodig in de verbinding Nieuwkuijk – Haarsteeg. Tevens kan de fiets oversteek ter plaatse van de oprit A59 noordzijde vervallen. Dit verbetert de verkeersveiligheid. Er is gekozen voor een tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Abt van Engelenlaan vanwege lagere kosten. Er hoeft hier minder grond aangekocht te worden. Gelet op de verkeersveiligheid en de kosten is het verleggen van het tweerichtingen fietspad naar de zuidzijde van de Wolput geen optie. Er is voldoende zicht op het fietspad om deze veilig te kunnen oversteken. Het op en afrijden van de Wolput is met name in de ochtend- en avondspits lastig. In vergelijking met de bestaande situatie is er sprake van minder verkeer op de Wolput. Daartegenover staat dat door het realiseren van een aparte links- en rechtsafstrook er een betere doorstroming op de afrit van de A59 ontstaat. Dit heeft als gevolg dat de hiaattijden om op te rijden vanaf het perceel kleiner worden. De nieuwe situatie wordt echter als niet onacceptabel beschouwd. Er zijn ook geen richtlijnen/ normeringen (wachttijden) voor oprijden vanaf percelen van derden.

			Inmiddels is voor de hele GOL reeds een verkeersveiligheidsanalyse (VVA) uitgevoerd. Dit in verband met het op te stellen contract voor de aannemer. Uit deze analyse blijkt dat er geen grote onvolkomenheden zijn. Er zijn wel aandachtspunten, die de aannemer verder in overleg met de opdrachtgever zal uitwerken. Die uitwerkingen zijn inpasbaar en uitvoerbaar kijkend naar regels en verbeelding van het PIP. De VVA bevestigt dus dat de GOL voldoet aan eisen van verkeersveiligheid voor snel- en langzaam verkeer in het hele GOL gebied.
--	--	--	--

Conclusie

De zienswijzen geven aanleiding het ontwerp aan te passen. Het benodigde (extra) ruimtebeslag voor het tweerichtingen fietspad wordt ingevuld door de bestaande watergang te dempen en te voorzien van een lange overmaatse duiker met mogelijkheden voor aansluiting van hemelwaterafvoersystemen van de verharding. Met deze ontwerpaanpassing is er geen grondverwerving van aanliggende particuliere percelen. De begrenzing op de verbeelding van het PIP GOL Oost is hierop aangepast.

Voor het overige geven bovenstaande zienswijzen geen aanleiding tot het wijzigen van beide inpassingsplannen.

3C			Thema 3C: Fietsverbinding Hoogeindse Rondweg / Valkenvoortweg	
3.C.a	171	Zienswijze	Er loopt in de plannen een fietsverbinding ten oosten van de Hoogeindse Rondweg in oost-Waalwijk noordwaarts tot de projecteerde kruising met de nieuwe parallelweg, kruist ongelijkvloers en gaat verder over de Valkenvoortweg verder noordwaarts. Indiener verzoekt om de fietsverbinding niet 'weg te laten buigen' met de weg, maar langs het Drongelens Kanaal d.m.v. een tunnel of verlenging van de nieuw aan te leggen brug ongelijkvloers met de parallelweg te laten kruisen, direct aansluitend op de Valkenvoortweg.	
		Antwoord	Dit voorstel voor aanpassing van het ontwerp is ook aangedragen door gemeente Waalwijk. Het ontwerp is conform ingebracht verzoek aangepast. Een en ander past binnen de regels en verbeelding van het ontwerp inpassingsplan. De regels en de verbeelding behoeven dus niet te worden aangepast.	

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide inpassingsplannen

4			Thema 4: Ecologische verbindingzones
		Algemeen	Er zijn veel zienswijzen ingediend over de ecologische verbindingzones. In dit thema worden die zienswijzen behandeld, die gaan over de begrenzingen daarvan. Alle zienswijzen, die een verband houden met het thema 15 Natuur zijn daar samengevat en van een antwoord voorzien.
4.a.	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De nieuwe oost-westverbinding van de EVZ ten noorden van de A59 is een versterking van de ecologische structuur mits de bestaande opgave om een doorgaande EVZ langs het Drongelens Kanaal naar de Bergse Maas te realiseren wordt gehandhaafd. In het PIP ontbreekt maatregelvlakken voor deze verbinding. Verzocht wordt om deze alsnog op te nemen in het PIP tot aan de Bergse Maas inclusief de uiterwaarden langs de Bergse Maas tussen het Drongelens Kanaal en Doeveren. (om de aanleg van een jachthaven daar te voorkomen).
		Antwoord	De verbinding met de Bergsche Maas wordt gerealiseerd door de EVZ Drongelens Kanaal (ten zuiden en ten noorden van de A59) en door een nieuwe oost-west verbinding (EVZ Baardwijkse Overlaat) die aansluit op de Elshoutse Zeedijk. Via de Elshoutse Zeedijk en de Hooibroeken verloopt de EVZ in noordelijke richting. De Elshoutse Zeedijk heeft reeds een natuurbestemming. De opgave van de GOL is om deze verbindingzones mogelijk te maken en te regelen in het inpassingsplan GOL West. Het gebied langs de Bergse Maas maakt geen onderdeel uit van de scope van de GOL.
4.b	165	Zienswijze	De noodzakelijke ecologische verbindingzone ten oosten van de Voordijk van zuid naar noord naar de Maas dient niet alleen behouden en beschermd te worden, maar ook hersteld of verbeterd te worden. Hier is in de GOL een te klein gebied opgenomen. Het totale gebied moet hier bekeken worden tot aan de Maas.
		Antwoord	De opgave van de GOL is om een ecologische verbindingzones langs de Voordijk mogelijk te maken. Deze dient direct aan te sluiten op het Natuurgebied Sompen en Zooislagen (aan de noordzijde) en de klimaatbuffer aan de zuidzijde. Het PIP GOL oost regelt dit. Overige gebieden vallen buiten de scope van de GOL en zijn dan ook niet meegenomen.

Conclusie

Deze zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

5			Thema 5: HOWABO
		Algemeen	Over de HOWABO zijn geen zienswijzen ingediend.

6			Thema 6: Ruimtelijk beleid
		Algemeen	Veel zienswijzen zijn gericht op het provinciaal beleid en dan met name de Verordening Ruimte. De GOL plannen zouden daar mee in strijd zijn. Artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft Provinciale Staten de mogelijkheid tot het vaststellen van een verordening met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Bij het vaststellen van de Verordening ruimte Noord-Brabant hebben Provinciale Staten structuren vastgesteld en daaraan regels verbonden die zij in het kader van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk vonden. Het gaat dan bijvoorbeeld over natuur, landschap en cultuurhistorie. Provinciale Staten zijn bevoegd de structuren zoals die in de verordening zijn opgenomen te wijzigen met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Zij zijn daarbij niet gebonden aan de Verordening. Provinciale Staten hebben besloten die structuren niet te wijzigen. De GOL plannen zijn getoetst aan alle relevante artikelen uit de Verordening Ruimte. De conclusie is dat wel degelijk voldaan wordt aan de Verordening ruimte. Dit wordt reeds in de toelichting van beide inpassingsplannen gemotiveerd, maar wordt hieronder of bij verschillende thema's nog nader onderbouwd.
6.a	32, 33, 35, 45, 46, 55, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 73, 83, 114, 119, 124, 140, 141, 149, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 172, 175, 178, 190, 191, 195, 196, 203,	Zienswijze	Streekplan Waalboss (EVZ) is niet gehonoreerd. De Gemeint bij Vlijmen en de Baardwijkse Overlaat bij Drunen hebben in dit plan een belangrijke rol als landschappelijke/ecologische verbindingszone. Groene corridors moeten worden opengehouden. Die worden door de GOL onomkeerbaar en onherstelbaar aangetast. Deze aantasting wenst indiener niet. Het 'nee, tenzij' of 'ja, mits' principe moet worden toegepast. Er zijn alternatieven (Variant 72 A en Variant 62), die zorgen dat deze gebieden niet aangetast hoeven te worden.

	208, 211, 212, 213, 221		
		Antwoord	In het verleden waren aan het streekplan uitwerkingsplannen gekoppeld. Eén van die uitwerkingsplannen was Waalbos. Met de komst van de eerste interim structuurvisie en de Paraplunota ruimte in 2008 zijn al deze streekplannen ingetrokken. Het uitwerkingsplan Waalboss is dus niet meer geldend. Het wel geldende beleid staat beschreven in de reactie op zienswijze 6.b. Wat betreft het 'nee, tenzij' of 'ja mits' principe (in relatie tot de varianten 72A en 62) wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 15.
6.b	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Er is strijdigheid met Structuurvisie Brabant, gericht op goede ruimtelijke kwaliteit, goede leefbaarheid en biodiversiteit. Door te sturen op gezonde leefomgeving en behoud en versterking van landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten en het openhouden van de groene geleidingszones (paragraaf 3.11 van de Structuurvisie). In de uitwerking van de Structuurvisie ten aanzien van de Gebiedspaspoorten van januari 2011 wordt ook als het gaat om de BO ingezet op het verbeteren van het doorgaande open groene karakter van deze overlaat. In de hier geplande groene buffer mag niet gebouwd worden. De beleving van openheid / het grote zicht gaat hier verloren te midden van zo'n enorme verkeersstructuur met beweging, lawaai en licht. Aantasting kent ook het gevaar dat het Waalwijkse industrieterrein het kanaal gaat oversteken. Indiener wenst dat naast de Baardwijkse Overlaat ook de Gemeint en het gebied dat ligt ter plaatse van het voormalige 'Land van Ooit' niet wordt aangetast. Want ook deze gebieden zijn aangewezen als groene geleidingszone en dienen beschermd te blijven.
		Antwoord	In paragraaf 6.3.1 van de toelichting van de PIP's zijn de GOL plannen getoetst aan de Structuurvisie ruimtelijke ordening – partiele herziening 2014. De conclusie is de volgende: "Met de realisatie van de ruimtelijke maatregelen wordt een kwaliteitsverbetering van het landschap bereikt, wat voor de provincie een basisvoorwaarde is voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de opgaven die spelen op het gebied van het water- en natuursysteem, de geleidingszone tussen steden en de groenblauwe mantel. Dit komt rechtstreeks tot uitdrukking in bijvoorbeeld de realisatie van de ecologische verbindingzones, de vervolmaking van de HoWaBo (extra waterbergend vermogen) en de versterking van de cultuurhistorische kwaliteiten van het landschap in de Baardwijkse Overlaat (gedeeltelijk openmaken van de spoordijk), in combinatie met de toevoeging van recreatieve wandel- en fietspaden wat de beleving van het landschap versterkt". Bij thema 2A en 2E bij de kopjes algemeen wordt ook nog nader ingegaan op de groene geleidingszone.

			Er is geen enkele reden aan te nemen dat in de toekomst een sprong zal worden gemaakt van het Waalwijkse industrieterrein over het Drongelens kanaal heen. In geen enkel beleidsstuk van gemeenten dan wel provincie is hiervan sprake.
6.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 180, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Volgens indiener is het PIP in strijd met de artikelen 3, 5, 6 en 22 van de Verordening Ruimte. De met de verordening strijdige ontwikkelingen zijn vernietigend voor natuur (EHS/NNN-gebieden, Ecologische verbindingzones), landschap, milieu en cultuur. De aan te tasten waarden zijn domweg zo groot, dat compensatie per definitie te kort schiet. De plannen moeten gewoon zonder compensatie 'goed' zijn. De argumenten in het PIP om te spreken van een goede ruimtelijke ordening naar aanleiding van artikel 2 van de Verordening Ruimte zijn erg gezocht en onvoldoende. Het bouwen van de geplande spaghetti van wegen in de Baardwijkse Overlaat is strijdig met artikel 6 van de Verordening Ruimte (groenblauwe mantel: zie ook blz 72 van de Structuurvisie). Te gemakkelijk wordt gezegd, dat dit compensabel is. Indiener wenst het PIP GOL hierop aangepast. Indien aantasting aantoonbaar noodzakelijk blijkt dan wenst indiener te weten hoe, waar en hoeveel er gecompenseerd gaat worden. De Baardwijkse Overlaat ligt gedeeltelijk binnen PIP-gebied. Deze overlaat moet vanwege haar grote cultuurhistorische waarde worden behouden, hersteld of duurzaam worden ontwikkeld (artikel 22 VR). De GOL tast deze nu aan. Ook in de Gemeint worden cultuurhistorische waarden aangetast (dijken en wegen) door de aanleg van de randweg Vlijmen – Oost.
		Antwoord	Er wordt wel degelijk voldaan aan de genoemde artikelen in de verordening Ruimte. Dit wordt ook beschreven in paragraaf 6.3.3 van de toelichting van beide inpassingsplannen. Voor aanvullingen daarop wordt verwezen naar: • Thema 2A en 2E onder het kopje algemeen. • Reactie op zienswijze 6.f. • Reactie op zienswijze 6.i. • Thema 11, onder het kopje algemeen. • Reactie op zienswijze 11.f.
6.d	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In het rapport 'Meer van het Engelenmeer' - door de gemeente 's-Hertogenbosch in 2016 vastgesteld – worden kaders aangegeven om initiatiefnemers de ruimte te bieden om het Engelenmeer op de kaart te zetten. De randweg Vlijmen - Oost zal grote impact hebben op de biodiversiteit voor bijzondere planten en vogels op gebied van geluid, rust, verkeer, fijn stof, natuurwaarden, etc.

			PIP Gol Oost zal bepalend zijn voor de exploitatie van het Engelenmeer aan de oostkant van het Engelenmeer. Echter de lasten van de Randweg Vlijmen – Oost komt geheel ten laste van de gemeente Heusden en ten gunste van de gemeente 's-Hertogenbosch voor de exploitatie van het Engelenmeer en het ontsluiten van de kernen Bokhoven, Hedikhuizen en Engelen. Indiener vraagt of dit rapport is meegenomen in de GOL maatregelen en hoe dit in de plannen tot uiting komt. Verzocht wordt de plannen van het Engelenmeer mee te nemen in PIP GOL.
		Antwoord	Er heeft een uitgebreid natuuronderzoek plaatsgevonden. Voor zover relevant is daarbij ook het Engelenmeer bij betrokken (zie ook paragraaf 3.5 'Studiegebied' van het achtergrondrapport natuur). De conclusie is dat voldaan wordt aan wet- en regelgeving na het nemen van noodzakelijke compenserende maatregelen. Wat betreft de exploitatie van Engelenmeer kan gesteld worden dat het Engelenmeer geen onderdeel uitmaakt van de GOL. Het rapport is wel degelijk meegenomen tijdens de planvorming. De afstand van de nieuwe randweg ten opzichte van het Engelenmeer is in westelijke richting opgeschoven (verder van het Engelenmeer vandaan). De inrichting van de zone ten oosten van de Randweg wordt door de gemeente 's-Hertogenbosch nader ingevuld zo is afgesproken met deze gemeente.
6.e	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De structuurvisie van de gemeente Heusden heeft als expliciete doelstelling het terugdringen van sluipverkeer. Hier wordt geen invulling aan gegeven in de GOL. Indiener wenst dit terug te zien.
		Antwoord	Het voorkomen van sluipverkeer is wel degelijk meegenomen in de onderzoeken. Op basis daarvan zal bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer worden ingesteld in de Prins Bernardlaan en de Verdilaan. Het resultaat van een en ander is dat nu de toekomstige verkeersmodellen laten zien dat op wegen die geen verkeersontsluitende functie hebben, nauwelijks ergens sprake is van een significante toename van intensiteiten (zie ook achtergrondrapporten verkeer bijlagen 18 en 19 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). Indien na realisering van de maatregelen blijkt dat deze zich toch voordoet, zal de gemeente maatregelen treffen sluipverkeer te ontmoedigen c.q. onmogelijk te maken.
6.f	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167,	Zienswijze	In artikel 5.1 van de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen ter behoud, herstel en ontwikkeling van waarden. In de PIP's worden op diverse locaties delen van de NNB vernietigd of aangetast. In de toelichting en in de onderzoeken wordt daar ook op ingegaan. In de toets worden echter een aantal stappen overgeslagen. Het gaat hier om een wijziging van de begrenzing

178, 190, 195, 196, 203, 221		van het NNB met toepassing van het nee, tenzij beginsel, waarvoor artikel 5.3 van Verordening Ruimte is opgenomen. Gemist wordt een toets aan de drie bullits van artikel 5.3 lid 2. Zo wordt gehandeld in strijd met het eigen beleid van de provincie. Immers: 1. Er zijn voldoende alternatieve locaties en oplossingen voorhanden om negatieve effecten te voorkomen (inzetten op meer OV en alternatief 72A, variant Overstortweg en alternatief 62). 2. Niet is aangetoond dat er sprake is van een groot openbaar belang. De Gol leidt niet tot verbetering van de gestelde doelen, maar hebben juist op een groot aantal locaties negatieve effecten op milieu en leefomgeving. Voor zover de compensatie in de ontwerpplannen is opgenomen is zij ontoereikend en onvoldoende verzekerd. Artikel 5.7 lid 4 van de VR vereist dat in de toelichting bij een plan wordt opgenomen de termijn van uitvoering van de maatregelen en het reguliere- en ontwikkelingsbeheer. Over deze onderwerpen heeft indiener geen informatie kunnen vinden. Ook is onduidelijk of compensatie gaat plaatsvinden met dezelfde natuurtypen als die verloren gaan. Er is geen herstel- en ontwikkelingsplan voor de compensatie, terwijl dat wel is vereist. Indiener is van mening dat van overeenstemming met de Verordening Ruimte en het Barro niet althans onvoldoende sprake is
	Antwoord	Artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft Provinciale Staten de mogelijkheid tot het vaststellen van een verordening met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Bij het vaststellen van de Verordening ruimte Noord-Brabant hebben Provinciale Staten structuren vastgesteld en daaraan regels verbonden die zij in het kader van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk vonden. Zo ook de regels omtrent het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Voor wijzigingen van het NNB kan het nee-tenzij principe worden toegepast. Maar ook kan gebruik gemaakt worden van de saldo-benadering. Provinciale Staten zijn bevoegd de structuren zoals die in de verordening zijn opgenomen te wijzigen met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Zij zijn daarbij niet gebonden aan de Verordening. Hoewel toepassing van artikelen 5.3 en 5.4 van de Verordening strikt genomen niet aan de orde is, voldoen de GOL plannen daar wel aan, zoals in het onderstaande is beschreven. <u>Nee-tenzij principe (artikel 5.3 Verordening Ruimte)</u> Zoals onder het thema 1 nut en noodzaak reeds is toegelicht levert GOL een oplossing voor bestaande problemen in het gebied. De GOL is noodzakelijk omdat in de huidige situatie sprake is van een dichtbevolkt en intensief gebruikt gebied aan

			weerszijden van de drukke en belangrijke verkeersader A59. Dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid van het gebied onder druk komt te staan. Er ontstaan knelpunten in de verkeersafwikkeling en toekomstige geplande ontwikkelingen zorgen ervoor dat deze knelpunten alleen nog maar verder gaan toenemen. De A59 vormt tevens een grote barrière tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de snelweg. Op ecologisch gebied ontbreken er schakels in het gewenste Natuur Netwerk Brabant (NNB) en de snelweg belemmert de uitvoering van het project Hoogwater-aanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo). De GOL plannen dienen daarmee dus een groot openbaar belang. Juist GOL zorgt voor aanleg van de ontbrekende schakels in het NNB en zet daar nog een plus bovenop. Op basis van het MER is vastgesteld dat de door ons gekozen varianten de best mogelijke oplossing bieden en er dus geen andere vergelijkbare alternatieven zijn die een even goede oplossing bieden voor de bestaande problemen. Dus de GOL plannen zijn als het gaat om herbegrenzing van het NNB in lijn met artikel 5.3. Er wordt voldaan aan de eisen, ook al is dat strikt genomen niet noodzakelijk. Voor een motivering dat er geen vergelijkbare alternatieven zijn wordt verwezen naar thema's 2A (varianten BO) en thema 2E (varianten op Randweg Vlijmen) <u>Saldo-benadering (artikel 5.4 Verordening Ruimte)</u> Ook via de saldo-benadering kan afgeweken worden van de NNB. De GOL plannen liggen meer in lijn met de saldobenadering, dan met het nee-tenzij principe. Er is namelijk sprake van een gebiedsontwikkeling, waarbij diverse projecten gecombineerd worden en het gehele gebied tussen Waalwijk en Den Bosch in 1 keer een impuls gegeven wordt. Hierdoor ontstaat een integrale versterking van de economische vitaliteit, mobiliteit, water, natuur, fiets, erfgoed en leefbaarheid. Een impuls die zonder deze combinatie niet gerealiseerd zou worden. Er is derhalve sprake van een combinatie van onderling samenhangende plannen, projecten of handelingen waarvan één of enkele afzonderlijk een negatief effect hebben op het Natuur Netwerk Brabant, maar waarvan de gecombineerde uitvoering leidt tot een verbetering van de kwaliteit of kwantiteit van het Natuur Netwerk Brabant als geheel. Als we kijken naar de EVZ Drongelens Kanaal met stapstenen, de EVZ Baardwijkse Overlaat en de EVZ Voordijk gaat het om de ontwikkeling van circa 12,5 ha NNB. Minder dan de helft daarvan (circa 5,9 ha.) betreft noodzakelijke compensatie van sommige GOL-maatregelen (aanleg nieuwe wegen). Zie ook onderstaande tabel V.3 uit bijlage V van het achtergrondrapport Natuur (bijlage 16 bij beide inpassingsplannen). De rest is dus een 'zelfstandig' onderdeel van de GOL.
--	--	--	--

			<i>Tabel V.3: Overzicht totaal te compenseren oppervlak.</i> <table><tr><th></th><th>Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost</th><th>Te compenseren oppervlak (ha) GOL West</th></tr><tr><td>Te compenseren ruimtebeslag</td><td>n.v.t.</td><td>2,26</td></tr><tr><td>Te compenseren geluid belast oppervlak</td><td>1,17</td><td>2,49</td></tr><tr><td>Totaal te compenseren NNB per deelgebied</td><td>1,17</td><td>4,75</td></tr><tr><td>Totaal te compenseren NNB</td><td>5,92</td><td></td></tr></table> Op grond van de Verordening ruimte is compensatie verplicht in de nog niet gerealiseerde delen van het natuurnetwerk (natuur of EVZ). Daar wordt in GOL aan voldaan. Inherent aan deze verplichting is, dat niet altijd dezelfde natuurwaarden worden gecompenseerd als de natuurwaarden die verloren gaan.		Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost	Te compenseren oppervlak (ha) GOL West	Te compenseren ruimtebeslag	n.v.t.	2,26	Te compenseren geluid belast oppervlak	1,17	2,49	Totaal te compenseren NNB per deelgebied	1,17	4,75	Totaal te compenseren NNB	5,92	
	Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost	Te compenseren oppervlak (ha) GOL West																
Te compenseren ruimtebeslag	n.v.t.	2,26																
Te compenseren geluid belast oppervlak	1,17	2,49																
Totaal te compenseren NNB per deelgebied	1,17	4,75																
Totaal te compenseren NNB	5,92																	
6.g	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Artikel 6.17 van de VR is relevant als het gaat om de aanleg van wegen in de groenblauwe mantel. In de PIP's wordt hier nader op in gegaan. Indiener is van mening dat niet voldaan wordt aan artikel 6.17 VR, omdat: 1. Niet, althans onvoldoende sprake is van een goede woon- een leefomgeving; in ieder geval niet ter plaatse van de individuele personen namens wie de zienswijze is ingediend. 2. Geen, althans onvoldoende sprake is van een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische en landschappelijke waarden. 3. Niet, althans onvoldoende duidelijk is of de compensatie voldoende is en voldoet aan de gestelde eisen															
		Antwoord	Wat betreft het goede woon- en leefklimaat wordt verwezen naar thema 12 onder het kopje algemeen. Wat betreft de bijdrage aan ecologische en landschappelijke waarden wordt verwezen naar thema's 2A algemeen, 2E algemeen, 11 algemeen en 15, algemeen. Wat betreft de compensatie van de groenblauwe mantel wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 6.i.															
6.h	113, 166	Zienswijze	De gekozen voorkeursvarianten waarbij het verkeer vele kilometers moet omrijden om op de hoofdstructuur te komen, staat ook haaks op het Rijks- en Provinciaal beleid waarbij het verkeer uit de kernen juist over een zo kort mogelijke route naar de hoofdstructuur (A59) zal worden gebracht. Reden waarom verzocht wordt welke maatregelen neemt de GOL om aan het rijks- en provinciaal beleid te voldoen.															

		Antwoord	Uit de verkeersanalyse blijkt dat het doel van de GOL (minder verkeer in de kernen) met de VKA's wordt bereikt. Verwezen wordt naar de tabellen 3.3 en 4.3 van de samenvatting MER (bijlage 3 bij de toelichtingen van beide inpassingsplannen) waaruit blijkt dat op 15 van de 16 in het MER geselecteerde straten in de kernen de verkeersintensiteit afneemt. Deze straten zijn als representatief voor de hoeveelheid verkeer in de kernen aangewezen op basis van berekeningen met het verkeersmodel.
6.i	70, 87, 114, 117, 124, 128, 131, 134, 139, 144, 149, 155, 156, 172, 173, 183, 186, 187, 188, 189, 191, 194	Zienswijze	De VKA in de Gemeint (reconstructie verkeersplein Den Bosch West en Randweg Vlijmen Oost), die beweging, lawaai, licht, fijnstof, gaat veroorzaken is in strijd met de groenblauwe mantel (artikel 6 VR). Zij doet de huidige ruimtelijke kwaliteiten te kort, juist nu er een natuurlijke klimaatbuffer in de Biessertpolder en langs de Voordijk gestalte gaat krijgen. Er wordt wel gecompenseerd, inpassingsmaatregelen worden genomen, maar desondanks tast deze wegenstructuur de kwaliteiten van het gebied onherstelbaar aan. Er is een alternatief 62. Het 'nee, tenzij principe' is hier niet van toepassing. Het VKA dient dus te worden vervangen door alternatief 62.
		Antwoord	Artikel 6 van de VR handelt over de groenblauwe mantel. Hoewel ook hier geldt dat Provinciale Staten strikt genomen niet gehouden is aan dit artikel als er sprake is van een goede ruimtelijke ordening (en daarvan is sprake) kan geconcludeerd worden dat hier toch aan voldaan wordt. Voor de groenblauwe mantel geldt het nee, tenzij principe niet. Er worden wel regels gegeven voor vestiging van verschillende functies. Met die regels moet rekening worden gehouden. Als het gaat om wegen zijn er regels gesteld over compensatie: • Een onderbouwing dat de ontwikkeling onder toepassing van artikel 6.1, eerste lid (bescherming groenblauwe mantel), gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken. • Een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

			In de toelichting van beide inpassingsplannen met bijlagen zijn de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken beschreven. Ook worden de voorzieningen genoemd en geborgd gericht op omgedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de GOL plannen. Zie ook thema 2E onder het kopje algemeen en de reactie op zienswijze 9.c Op basis van het MER is vastgesteld dat de door de provincie gekozen variant de best mogelijke oplossing biedt en er dus geen andere vergelijkbare alternatieven zijn (waaronder alternatief 62) die een even goede oplossing bieden voor de bestaande problemen. Tenslotte: de Groenblauwe mantel betekent niet dat geen enkele ontwikkeling mogelijk is. Ontwikkelingen moeten wel gepaard gaan met een (kwalitatieve) versterking van aanwezige waarden. Aantasting van waarden gaan gepaard met een versterking van waarden elders. Het beleid voor de Groenblauwe mantel richt zich ook op toename van de beleevingswaarde en recreatieve waarde van het landschap. Nieuwe ontwikkelingen moeten daarom qua aard en schaal bij het ontwikkelingsperspectief passen en houden rekening met omliggende waarden. Met de gebiedsgerichte benadering van de GOL wordt invulling gegeven aan dit beleid.
--	--	--	---

6.j	70, 87, 114, 117, 124, 128, 131, 134, 139, 144, 149, 155, 156, 172, 173, 183, 186, 187, 188, 189, 194	Zienswijze	Het Ruimtelijk Kwaliteitsplan beschrijft de kernkwaliteiten van de Oostelijke Langstraat, die moeten worden beschermd en versterkt. De Vlijmense Gemeint is een gebied met hoge landschappelijke, cultuurhistorische kwaliteiten, openheid en kwaliteiten voor natuurontwikkeling. In de Verordening ruimte wordt de Groenblauwe mantel beschermd. De bedoelde waarden voor cultuur, landschap, natuur, waterberging en extensieve recreatie worden door de GOL plannen in de Gemeint onvoldoende gerealiseerd. Bovendien tast de voorziene gewijzigde infrastructuur bij aansluiting 45 met een ontsluitingsweg door de Gemeint de kwaliteiten van het gebied onherstelbaar aan door lawaai, licht en fijnstof, wat strijdig is met de groenblauwe mantel-aanduiding.
			Een nieuwe randweg in dit landschap tast per definitie de landschappelijke waarden van het gebied aan. Met de verschillende infrastructurele opgaven in het de polders van Vlijmen, is echter ook hier gekeken naar een goede borging van de integrale ruimtelijke kwaliteit, waarbij landschap, ecologie, cultuurhistorie en de functionaliteit van de weg met elkaar in verband worden gebracht en zodoende elkaar waar mogelijk versterken. (zie ook reactie op zienswijze 6.i

Conclusie

In paragraaf 6.3.3 van de toelichting van beide inpassingsplannen is de toetsing aan de verschillende artikelen van de Verordening Ruimte aangevuld.

Voor het overige geven bovenstaande zienswijzen geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

7			Thema 7: MER - Methodiek
7		Algemeen	Aan het MER en de inpassingsplannen liggen onderzoeken ten grondslag die voldoen aan het Advies Reikwijdte en detailniveau van de Commissie m.e.r.. De onderzoeken zijn uitgevoerd door gekwalificeerde, onafhankelijke en objectieve adviesbureaus. Tevens voldoen deze onderzoeken aan de wettelijke normen. De Commissie m.e.r. heeft in haar definitieve toetsingsadvies van 29 maart 2018 geconstateerd dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. In haar eerdere voorlopige toetsingsadvies, d.d. 8 februari 2018, heeft de Commissie aangegeven dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL Oost en GOL West. Wel ontbrak nog: 1. Een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden en informatie of de stikstofdeposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor de GOL. 2. Een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Bovengenoemde informatie achtte de Commissie essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseerde hiervoor een aanvulling op het MER op te stellen. Daarnaast adviseerde de Commissie in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen. In het voorlopig toetsingsadvies van 8 februari 2018 oordeelt de Commissie dat voor GOL-West de vooraf gestelde doelen worden bereikt, zowel met het NRD-alternatief als met de Variant nabij de Overstortweg, uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde. De Commissie stelt, dat de afname van de geluidbelasting zich bij het NRD-alternatief voordoet bij circa 50 woningen, bij de variant nabij de Overstortweg bij circa 40 woningen. Hier is het NRD-alternatief benoemd als voorkeur, met dien verstande dat de nieuwe randweg 20 meter verder van de Heidijk wordt gelegd als waar in het NRD-alternatief van is uitgegaan. Ook wordt voor de Baardwijkse Overlaat gekozen voor het openmaken van delen van de spoordijk in plaats van

			de brede 'waterslinger' die onderdeel uitmaakte van het NRD-alternatief. Met het openmaken wordt het cultuurhistorische karakter van de spoorlijn gemarkeerd en ook de openheid in het gebied versterkt. De Commissie oordeelt verder in het voorlopig toetsingsadvies, dat uit het MER blijkt dat ook voor GOL-Oost de vooraf vastgestelde doelen worden bereikt, zowel met het zogeheten NRD-alternatief als met de Variant met de verlengde toe- en afrit, uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde. Het doel om het verkeer in de kernen te reduceren wordt bij de variant met de verlengde toe- en afrit beter gehaald dan bij het NRD-alternatief. De verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidbelasting doet zich met name voor bij de wegen van en naar de huidige aansluiting 44 (Vlijmen-Oost). De variant met verlengde toe- en afrit is benoemd als voorkeur. Deze variant leidt tot de beste spreiding van het verkeer en daardoor een iets groter afname van het aantal geluid belaste woningen (>53 dB) en een licht grotere verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie laat zien in vergelijking met het NRD-alternatief. Met de aanvulling op het MER is naar het oordeel van de Commissie in deze omissies voorzien door: 1. Een aanvulling op het MER (als bijlage 25 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd). 2. Een aangepaste en aangevulde samenvatting van het MER (als bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd). Met deze aanvullingen concludeert de Commissie m.e.r. in haar advies: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen." Ten aanzien van het aspect geluid concludeert de Commissie m.e.r.: "Uitvoering van GOL-Oost inclusief wettelijk verplichte geluidmaatregelen zorgt dus ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor een afname van het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen van ca 10%. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de afname ca 2%. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt meer af, namelijk met ca 22% ten opzichte van de autonome ontwikkeling en ca 16% ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt meer af dan het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen, omdat het voorkeursalternatief een groot effect heeft op de hoogst belaste geluidgevoelige bestemmingen (geluidbelasting ≥ 70 dB)."
--	--	--	--

			Om de exacte effecten nog beter inzichtelijk te maken is, op advies van de Commissie m.e.r. een nieuwe samenvatting van het MER opgesteld, aangevuld met daarin een uitgebreidere beschrijving van de effecten van GOL, ten opzichte van de huidige situatie. Ook hieruit blijkt dat GOL per saldo leidt tot een afname van het verkeer in de kernen en een afname van de geluidsbelasting. De Commissie concludeert in haar advies: “In de (nieuwe) samenvatting van het MER zijn, ondersteund met goed kaartmateriaal, de effecten van de GOL in beeld gebracht, zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2030, zonder GOL) als de huidige situatie (2017). Verandering in verkeerintensiteiten, luchtkwaliteit en aantallen geluidgehinderden zijn daarbij kwantitatief gepresenteerd. Hiermee is naar het oordeel van de Commissie meer toegankelijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen en beter zicht op de effectiviteit en mate van doelbereik van GOL”. De Commissie vraagt in haar definitieve advies aan te geven hoe groot de gereserveerde stikstofdepositieruimte in het PAS is voor de GOL. Als antwoord hierop kan gesteld worden, dat de ontwikkelingsruimte is uitgegeven op een drietal Natura 2000-gebieden. Binnen geen van deze gebieden is sprake van uitgifte van ontwikkelingsruimte boven de 60% (zie https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-meldingen/overzicht_benutting_or/). Daarnaast betreft de GOL een prioritair project waarvoor vooraf ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Die reservering is conform de landelijke afspraken destijds gedaan op basis van de uitstoot gegevens gekoppeld aan het onderliggend wegennet. Landelijk is voor alle projecten waarbij de infrastructuur zorgde voor een verhoging van de uitstoot op N2000 het onderliggend wegennet als factor voor uitstoot gebruikt. Voor de provincie Noord-Brabant zijn voor alle projecten gezamenlijk op grond van die factor de uitstoot gegevens berekend en als totaal gegeven gebruikt voor de prioritaire projecten. De omgevingsdienst kan bij het invoeren van de verkeersgegevens in Aerius uitrekenen of het aangevraagde plafond past binnen de gereserveerde ruimte voor dat project. In het geval van GOL staat het systeem op groen en is de aanvraag dus passend. De vergunning is daarop afgegeven. Pas met ingang van 2018 zijn de landelijke afspraken gewijzigd en is het per prioritair project landelijk verplicht een aparte stikstofberekening in te leveren. Dat is voor GOL ook gedaan en deze is door het landelijke PAS Buro geaccepteerd, waarmee de ruimte is gereserveerd conform de ruimte die bij de vergunningaanvraag is gedaan. De Commissie adviseert tenslotte in haar definitieve advies om bij het besluit nog de verkeersgegevens te presenteren, die zijn gebruikt voor de AERIUS-stikstofberekeningen. Bij de aanvulling op het MER d.d. 27 maart 2018 zijn de volgende bijlagen gevoegd: • Etmaalintensiteiten motorvoertuigen referentie 2021. • Etmaalintensiteiten motorvoertuigen plan 2021.
--	--	--	---

			• Wettelijk toegestane snelheden referentie 2021. • Aandeel vrachtverkeer referentie 2021. • Wettelijk toegestane snelheden plan 2021. • Aandeel vrachtverkeer plan 2021. Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de achtergrondrapporten Verkeer en het daaraan toegevoegde technische bijlage-rapport van het GOL verkeersmodel. Het gaat hier om bijlagen 18 en 19 bij de toelichting van beide inpassingsplannen. Deze invoergegevens zijn aangeleverd bij de Omgevingsdienst die de vergunning voor de Wet natuurbescherming moet af-geven. Zij voeren deze gegevens zelf nogmaals in en controleren daarmee of hetgeen wij hebben berekend juist is en past binnen de ruimte die in het systeem is gereserveerd. Op die wijze ontstaat een goed navolgbare stikstofberekening.
7.a	141, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 167, 178, 183, 186, 187, 188, 190, 194, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Het plan kent geen duidelijke gekwantificeerde doelstellingen. Ook is niet duidelijk welke doelen in welke mate zijn bereikt en ontbreekt een MKBA. Bij de afweging van alternatieven en varianten is slechts gekeken naar het passend zijn van het maatregelenpakket in het totale budget. Op geen enkele wijze is inzichtelijk gemaakt of de gekozen maatregelen alleen of in hun samenhang effectief of efficiënt zijn ten aanzien van de gekozen doelen. Bijvoorbeeld wordt de doelstelling 'verkeer uit de (oude) kernen' op één plaats bereikt (Eindstraat Drunen), terwijl op andere plaatsen het doelbereik volstrekt onvoldoende is (Wolput, Catharinastraat en Julianastraat Vlijmen). Ten aanzien van doelen als verbeterde bereikbaarheid, versterken economische vitaliteit of leefbaarheid van het totale ge-bied is geen inzicht in het totaaleffect of effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Wel wordt uit de MER duidelijk dat op een aantal thema's sprake is van een achteruitgang t.o.v. het nulalternatief. De conclusie moet zijn dat de plandoelstellingen onduidelijk zijn, deze niet of slechts zeer gedeeltelijk gerealiseerd worden en er geen sprake is van een evenwichtig en integraal plan, dat de leefbaarheid en bereikbaarheid verbetert. Het tegenoverge-stelde is helaas waar. Indiener verzoekt om een heldere, actuele, kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing van de in de plannen benoemde pro-blemen.

			Kwantitatieve doelen zijn nodig om aan te tonen dat de gestelde doelen/ambities door het uitvoeren van de plannen daadwerkelijk het gewenste resultaat/de goede oplossingen bieden opleveren maar vervolgens ook de mate waarin. Dat is ook van belang om een afweging te kunnen maken in de kosten en baten.
		Antwoord	De doelen in het MER zijn over het algemeen kwalitatief geformuleerd. In de diverse achtergrondrapporten is kwantitatieve informatie terug te vinden over de mate waarin verbetering of verslechtering plaatsvindt. Uit het MER blijkt wel degelijk welke vastgestelde doelen worden bereikt. Dit wordt ook door de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies onderschreven. GOL heeft betrekking op de thema's leefomgevingskwaliteit, bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, fietsverkeer, natuur, water, landbouw en ruimtelijke kwaliteit. In hoofdstuk 3 van het MER zijn de problemen, ambities, doelen en principekeuzes beschreven voor elk van deze thema's. De mate waarin GOL voldoet aan de doelen voor deze thema's is onder meer beschreven in hoofdstuk 8 en 9 van het MER. Voor de doelstelling 'afname van verkeer in de kernen' zijn 6 representatieve straten gehanteerd waaronder de Eindstraat en de Wolput. Op alle 6 deze straten resulteert GOL in een afname van het verkeer (zie tabel 8.3 in het MER). De door de indiener gewenste benoeming van problemen is, inclusief de bijbehorende ambities en doelen, opgenomen in hoofdstuk 3 van het MER. Daarbij is zoveel als mogelijk gewerkt met kwantitatieve doelen. Na afronding van de NRD, inclusief trechteringsproces, is het MER opgesteld. In dat kader is onderzoek gedaan naar de effecten van de voorgestelde GOL maatregelen. Dit is een onafhankelijk breed onderzoek en algemeen geaccepteerd. Er is geen noodzaak of wettelijke plicht om daarnaast ook nog een MKBA op te stellen. Dat is dan ook niet gedaan.
7.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Niet is aangegeven in hoeverre de doelstelling van minder verkeer in de dorpskernen leidt tot de beoogde verbetering van de leefomgeving. De Cie. m.e.r. vraagt hiernaar (zie MER-advies inzake NRD). Indiener is van mening dat in totaliteit de leefomgeving in de dorpskernen verslechtert. In Vlijmen gebeurt dit bijvoorbeeld omdat een heel aantal straten niet geschikt zijn voor de grote hoeveelheden extra verkeer, die deze straten volgens het verkeersmodel extra moeten gaan verwerken. Indiener wenst dat de verbetering van de leefbaarheid in de kernen ook wordt uitgedrukt in de afname van de totale geluidsbelasting in de kernen (ook minder dan 50 dB), de verkeersveiligheid en blootstelling aan luchtverontreiniging. Nu is de verbetering van de leefbaarheid alleen uitgedrukt in afname van het aantal ernstig geluidgehinderden.
		Antwoord	De Commissie m.e.r. heeft in haar definitieve toetsingsadvies van 29 maart 2018 geconstateerd dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

			De straten, waar het verkeer in Vlijmen toeneemt, kunnen dit extra verkeer aan. Daarbij is ook gekeken naar de verkeersveiligheid. Deze wordt in de toekomstige situatie overal acceptabel geacht. In het kader van het PIP is gekeken naar o.a. geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Daaruit blijkt dat voldaan wordt aan wet- en regelgeving. De gemeente Heusden is daarnaast bereid extra maatregelen te nemen bijvoorbeeld door het toepassen van geluid reducerend asfalt in de Vijfhoevenlaan om de geluidsbelasting verder te laten afnemen.
7.c	113, 141, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 166, 167, 178, 183, 186, 187, 188, 190, 195, 196, 194, 203, 221	Zienswijze	Het plan- en studiegebied is niet goed gekozen. De contouren van plan- en studiegebied geven onvoldoende inzicht in de gevolgen van GOL voor omringende gebieden en woonwijken. Dit is ook door de Cie. m.e.r. onderschreven in hun reactie nota op de NRD. Hier is niets mee gedaan. Ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied (bijv. groei Efteling) en op iets verdere afstand (groei van Den Bosch en Tilburg, aanleg/verbreding van hoofdwegen A58, A27 en A2) en ontwikkelingen op het gebied van natuur en leefmilieu zijn niet meegenomen. De Natura 2000 gebieden vallen grotendeels buiten de begrenzing van het onderzoeksgebied. Deze worden echter wel beïnvloed door GOL. Zij zijn gevoelig voor te hoge uitstoot (CO2) en verdienen grote bescherming, zeker nu deze uitstoot nu al de grenzen overschrijdt.
		Antwoord	Het milieueffectrapport is door de Commissie m.e.r. getoetst. Zij oordeelt in haar definitieve toetsingsadvies van 29 maart 2018 dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Voor Natura2000 is een studiegebied gehanteerd dat aansluit bij de uitstraling van de betreffende maatregel van de GOL. Het studiegebied t.a.v. stikstofdepositie is bepaald door te kijken op welke wegen een toename van 1.000 motorvoertuigen per etmaal of meer kan worden verwacht als gevolg van de GOL. Vervolgens is gekeken welke Natura 2000-gebieden binnen 3 km van deze wegen liggen. Het betreft de Natura 2000-gebieden: 1. Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. 2. Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. 3. Langstraat. De Commissie heeft met betrekking tot het plan- en studiegebied geen tekortkomingen geconstateerd. Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. d.d. 8 februari 2018 is een aanvulling op de MER GOL opgesteld. Deze is bij de toelichting van het PIP en bij de beschikking op de vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming gevoegd, waarin nader wordt ingegaan op de gebruikte invoergegevens. Deze aanvullende rapportage geeft extra inzicht in de gehanteerde uitgangspunten.

			De AERIUS-berekening, onderdeel van de Passende Beoordeling (bijlage 17 bij de toelichting van beide inpassingsplannen), is aangepast vanwege een invoerfout in de eerdere berekening van de referentiesituatie. De stikstofemissie blijkt in de referentiesituatie hoger dan in de eerdere, foutieve, berekening. Het effect van de plansituatie is daardoor lager dan in de eerdere berekening. Er zijn nog wel negatieve effecten op de andere Natura 2000 gebieden. Uit de (nieuwe) AERIUS-berekening) blijkt dat de totale emissie NOx en NH3 als gevolg van de GOL afneemt op alle drie de Natura 2000 gebieden. Er blijkt alleen nog sprake te zijn van een (verminderde) toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden Vlijmens Ven/Moerputten & Bossche Broek en Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. Er zijn geen negatieve effecten meer op het Natura 2000 gebied Langstraat. Negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen door de toename aan stikstofdepositie worden gemitigeerd door de maatregelen uit het PAS. De berekende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de GOL past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS. De ontwikkelingsruimte is uitgegeven op een drietal Natura 2000-gebieden. Binnen geen van deze gebieden is sprake van uitgifte van ontwikkelingsruimte boven de 60% (zie https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-meldingen/overzicht_benutting_or/). Daarnaast betreft de GOL een prioritair project waarvoor vooraf ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Er treden geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden als gevolg van verstoring door geluid, trilling en licht, optische verstoring en verdroging. Op basis van de passende beoordeling die voor de PAS is opgesteld, kan worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van de in het programma opgenomen Natura 2000-gebieden worden aangetast. Er is dan ook een vergunning Wet natuurbescherming aangevraagd en verleend.
7.d	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Het plan geeft onvoldoende inzicht in de lange termijneffecten. De scenario's gaan uit van vastgestelde planologische en voorziene ontwikkelingen. Door de snelle economische groei van dit moment zijn een aantal plannen die als lange termijn zijn voorzien inmiddels al bijna in uitvoering (bv Haven 8 in Waalwijk). Ook met andere recente ontwikkelingen is geen rekening gehouden (veranderingen in demografie, technologische ontwikkelingen, zoals elektrisch rijden en fietsen)

		Antwoord	In het MER zijn de effecten van het NRD-alternatief en de varianten vergeleken met de referentiesituatie in 2030. Onderdeel van die referentiesituatie zijn vastgestelde plannen (zie bijlage 4 in het MER). Tevens is in het MER een referentie-plus scenario beschouwd waarbij ook rekening is gehouden met plannen die worden verwacht maar waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. In het MER wordt dus wel degelijk inzicht gegeven in de lange termijneffecten en rekening gehouden met vastgestelde planologische en voorziene ontwikkelingen. Er is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel ('s-Hertogenbosch en Hart van Brabant), wat het verkeersmodel BBMA als basis heeft. Op de website van de provincie staat het volgende over het BBMA: een verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de complexe werkelijkheid. De huidige situatie wordt nagebootst en getoetst op tellingen en onderzoeken. Op basis van deze huidige situatie wordt het toekomstbeeld bepaald via het doorvoeren van autonome ontwikkelingen zoals brandstofkosten, autobezit, woningbouwontwikkelingen en aanleg van nieuwe infrastructuur. In het verkeersmodel zijn meegenomen: • Inzichten van het Centraal Bureau van Statistiek en Planbureau voor de LeefOmgeving. • Onderzoeken (zoals Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland). • Dienstregelingen openbaar vervoer. • Tellingen voor alle modaliteiten in Noord-Brabant en de rest van Nederland. • Inzichten ten aanzien van in ontwikkeling zijnde infrastructuurprojecten, woningbouw en bedrijvigheid. • Overig beleid zoals parkeertarieven.
7.e	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Om de ingediende zienswijzen op de voorkeursvariant van de NRD te beoordelen is een trechteringsproces toegepast. Dit proces kende een stap, die alle maatregelen duurder dan 7,5 miljoen euro ten opzichte van de voorkeursvariant liet afvallen. Er is hier geen rekening gehouden met eventuele verschillen in baten. Ook is 7,5 miljoen euro een vrij arbitraire grens. Deze is gepresenteerd als 10% van de plankosten. Aangezien de kosten inmiddels zijn opgelopen tot meer dan 100 miljoen euro zou deze grens nu al aangepast moeten worden tot 10 miljoen euro. In de beoordeling is door de provincie onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe er tot een kostenvergelijking is gekomen. Gevolg is dat kansrijke alternatieven in een vroeg stadium onterecht zijn afgewezen, waardoor: 1. Principes van zorgvuldige ruimtelijke ordening. 2. Eisen, zoals 'nee, mits' zoals verwoord in diverse wetten en regelingen.

			3. Bescherming van landschappelijke en cultuurhistorische waarden tegen –onnodige- aantasting niet zijn gerespecteerd en kansen op een beter plan niet of onvoldoende zijn benut.
		Antwoord	De grens van 7,5 miljoen euro is gebaseerd op 10% van het taakstellende budget voor fase 1 van GOL (circa 75 miljoen euro) Uit bijlage 1 van het MER blijkt dat GOL bestaat uit een totaalpakket van circa 24 maatregelen voor het realiseren van de integrale doelen van de gebiedsontwikkeling. Als één van deze maatregelen meer dan 7,5 miljoen euro duurder wordt dan gaat dit onherroepelijk ten koste van andere maatregelen met als consequentie dat de integrale doelen voor GOL niet worden gehaald. Op basis hiervan is de grens van 10% gehanteerd.
7.f	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Principes van een zorgvuldig ruimtegebruik zijn onvoldoende toegepast. Zo is onvoldoende onderzocht of een strakke bundeling van parallelwegen met de A59 mogelijk is en of aantasting van de groene ruimten en landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle gebieden in de Baardwijkse Overlaat en de Gemeint/Voordijk kan worden vermeden. Dit kan bijvoorbeeld door verplaatsing van de aansluitingen 39/40 en aanpassing van de ontsluiting van Vlijmen via De Bellaard.
		Antwoord	Indieners van de zienswijzen verwijzen naar alternatieven 72 A en 62. Hoe hiermee is omgegaan in het planproces is beschreven onder het kopje algemeen van de thema's 2A en 2E. Zorgvuldig ruimtegebruik heeft middels het thema ruimtelijke kwaliteit een grote rol gespeeld in de GOL, ook bij de keuze voor de alternatieven en varianten (zie bijlage 3 bij het MER). Vervolgens zijn er voor de onderzochte alternatieven en varianten Ruimtelijke Ontwerpen opgesteld en zijn ze in het MER beoordeeld op ruimtelijke kwaliteit.
7.g	93	Zienswijze	Inderdaad dient de situatie rond de huidige op- en afrit A59 bij de Grote Kerk verbeterd te worden, maar niet door het probleem te verplaatsen en verergeren op de Vijfhoevenlaan, de aansluiting van die weg op de Mommersteeg, en de toenemende verkeersdruk in Julianastraat en Wilhelminastraat. In de MER is hier onvoldoende op ingegaan en heeft daarom geen of onvoldoende invloed gehad op de plannen binnen GOL.
		Antwoord	In de achtergrondrapport Verkeer Oost is onderzocht wat de effecten zijn van de GOL maatregelen op erftoegangswegen in de verschillende kernen en daarbuiten (30 en 60 km/h-wegen). Op sommige erftoegangswegen zal extra verkeer komen. Wanneer het gebruik (intensiteit) op dergelijke wegen hoger wordt dan passend bij de functie is er sprake van een potentieel verkeersveiligheidsknelpunt. Alle erftoegangswegen met een toekomstige intensiteit van 4.000 mvt/etm of meer zijn beschouwd. Op geen van de wegen in de omgeving van de Vijfhoevenlaan (zoals de Biesheuvellaan, Mommersteeg, Verdilaan, Prins Bernhardlaan, Beethovenlaan, Mozartlaan, Wilhelminastraat, Julianastraat en Meliestraat) is sprake van een toekomstige intensiteit welke hoger is dan maximaal gewenst voor dit type wegen vanuit het Duurzaam Veilig principe (streefwaarden).

			Ook wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 2E .
7.h	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Cie. m.e.r. geeft in haar advies op de NRD aan dat de onzekerheden van het gebruikte verkeersmodel duidelijk dienen worden te omschreven. Indiener wil dit terug zien in de PIP.
		Antwoord	De Commissie is in haar definitieve advies over het MER van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De Commissie adviseert in haar definitieve advies om bij het besluit nog de verkeersgegevens te presenteren, die zijn gebruikt voor de AERIUS-stikstofberekeningen. Bij de aanvulling op het MER d.d. 27 maart 2018 zijn de volgende bijlagen gevoegd: • Etmaalintensiteiten motorvoertuigen referentie 2021. • Etmaalintensiteiten motorvoertuigen plan 2021. • Wettelijk toegestane snelheden referentie 2021. • Aandeel vrachtverkeer referentie 2021. • Wettelijk toegestane snelheden plan 2021. • Aandeel vrachtverkeer plan 2021. Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de achtergrondrapporten Verkeer en het daaraan toegevoegde technische bijlage-rapport van het GOL verkeersmodel. Het gaat hier om bijlagen 19 en 20 bij de toelichting van beide inpassingsplannen. Deze invoergegevens zijn aangeleverd bij de Omgevingsdienst die de vergunning voor de Wet natuurbescherming moet afgeven. Zij voeren deze gegevens zelf nogmaals in en controleren daarmee of hetgeen wij hebben berekend juist is en past binnen de ruimte die in het systeem is gereserveerd. Op die wijze ontstaat een goed navolgbare stikstofberekening.
7.i	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Cie. m.e.r. vraagt in haar advies over de NRD de huidige actuele verkeerssituatie van bv het verkeer anno 2017 op de A59 tussen Hooipolder en Den Bosch incl. de op- en afritten te presenteren. En op dit traject ook de actuele verkeerscijfers op belangrijke kruispunten en ontsluitingswegen in de verschillende dorpen. Indiener wenst dit terug te zien in de PIP.
		Antwoord	In haar advies over het MER geeft de Commissie het oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen

			In de Achtergrondrapporten Verkeer (bijlage 19 en 20 bij beide (ontwerp)inpassingsplannen) heeft naast een beoordeling van het netwerk op wegvakniveau, ook een beoordeling van het netwerk op kruispuntniveau plaatsgevonden. Om welke kruispunten het gaat staat in tabel 2.9 van beide achtergrondrapporten. Knooppunt Hooipolder ligt op dusdanig grote afstand van Waalwijk, dat de verwachting is dat effecten van de aanpassingen aan het knooppunt Hooipolder niet merkbaar zullen zijn in het plangebied van GOL. De maatregelen op Hooipolder zijn gericht op een betere doorstroming op het knooppunt zelf en zorgen naar verwachting niet tot een omslag van verkeer op regionaal schaalniveau. De maatregelen op Hooipolder zijn daarom ook niet meegenomen als autonome ontwikkeling in de modelberekeningen.
7.j	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Cie. m.e.r. geeft aan in haar advies over de NRD de verkeersintensiteiten te laten zien in het relevante invloed gebied. De definitie daarvan is terug te vinden in haar advies. Indiener wenst dit terug te zien in de PIP.
		Antwoord	De verkeersintensiteiten op de A59 zijn gepresenteerd in het Achtergrondrapporten verkeer (bijlage 19 en 20 bij beide (ontwerp)inpassingsplannen) en het MER. De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen (zie haar advies over het MER).
7.k	113, 166	Zienswijze	Aan de GOL ligt in beginsel het rapport de Maasroute stroomt door ten grondslag. De Hoofddoelstelling van de GOL is juist het verbeteren van de doorstroming in ochtend en avondspits van de A59. Uit de achtergrondrapporten verkeer blijkt dat uit onderzoek van de GOL zelf dat het verkeer in vrijwel alle scenario's een I/C waarde heeft van tussen de 0,9 en ver boven de 1 hetgeen betekend dat er geen sprake is van doorstroming je kunt immers niet van doorstroming spreken als het verkeer vast staat dat de gekozen varianten geven maar een zeer miniem resultaat en gezien de vele miljoenen publiek geld die de GOL kost, ook een zeer onverantwoord resultaat. Reden waarom de vraag is: 1. Wat gaat de GOL doen om de hoofddoelstelling het verbeteren van de doorstroming op de A59 IN DE OCHTEND EN AVONDSPITS!! te realiseren. 2. Graag een integrale rapportering van de I/C effecten, dus inclusief de effecten van de nieuwe situatie bij Hooipolder. 3. Is de GOL bereid om de rekenkamer van de Overheid de plannen door te laten rekenen op investering en doelstelling, nog voordat er een beslissing genomen gaat worden.

		Antwoord	Doorstroming op de A59 verbeteren is niet het enige doel van GOL en is een eerste verantwoordelijkheid van RWS. De GOL maatregelen zorgen voor een verbetering van de doorstroming (3-5% minder reistijd). Zie ook het antwoord op zienswijze 2.f. Verder zal de snelfietsroute ook voor minder autoverkeer op de A59 zorgen en wordt een uitbreiding in de toekomst van 2x2 naar 2x3 met GOL beter mogelijk gemaakt. Knooppunt Hooipolder ligt op dusdanig grote afstand van Waalwijk, dat de verwachting is dat effecten van de aanpassingen aan het knooppunt Hooipolder niet merkbaar zullen zijn in het plangebied van GOL. De maatregelen op Hooipolder zijn gericht op een betere doorstroming op het knooppunt zelf en zorgen naar verwachting niet tot een omslag van verkeer op regionaal schaalniveau. De maatregelen op Hooipolder zijn daarom ook niet meegenomen als autonome ontwikkeling in de modelberekeningen. De rekenkamer wordt niet ingeschakeld. Dit wordt niet noodzakelijk geacht omdat de beide inpassingsplannen zorgvuldig tot stand zijn gekomen, en door de Commissie m.e.r. en Brabant Advies onafhankelijk zijn getoetst. De betreffende financiële gegevens zijn aan de gemeenteraden en PS steeds voorgelegd, vanuit hun controlerende rol.
7.l	70, 87, 114, 117, 124, 128, 131, 134, 139, 141, 144, 149, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 167, 172, 173, 178, 183, 186, 187, 188, 189, 190, 194, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Na de NRD hebben er twee belangrijke procesveranderingen voorgedaan: 1. Samenvoegen van fase 1 en 2 (o.a. in GOL Oost) 2. Verschuiven van de afrit 43 in oostelijke richting. Door deze fundamentele wijzigingen door te voeren is de uitkomst van de trechtering voor Vlijmen –Oost niet meer betrouwbaar o.a. als het gaat om variant 62. Het afvallen van variant 62 is verder niet kwantitatief onderbouwd. Het idee is afgefallen omdat er extra verkeer door Vlijmen zou komen. Dit is apart als het VKA hiernaast wordt gelegd (Vijfhoevenlaan).
		Antwoord	Over het trechteringsproces en de variant 62 is uitgebreid ingegaan onder het kopje algemeen bij thema 2E. Voor een reactie op deze zienswijze wordt hiernaar verwezen.
7.m	168, 218	Zienswijze	In de MER wordt op geen enkele wijze met de belangen van cliënt, die een melkveehouderij heeft aan de Zeedijk 2 te Elshout, rekening gehouden:

			1. Er is niet gekeken naar hoeveel m2 landbouwgrond er onbruikbaar wordt voor landbouwgebruik vanwege versnippering, vormgeving etc. Ook wordt niet gekeken naar de gevolgen van de afname van het oppervlak bruikbaar landbouwperceel voor m.n. grondgebonden bedrijven. 2. Er is niet gekeken naar het feit dat het bedrijf van indiener niet meer bereikbaar is voor vrachtverkeer en landbouwvoertuigen en de gevolgen van het doodlopend maken van de Kampgraafweg. Er is kortzichtig alleen gekeken naar puur de m2 grond die moet worden ingeleverd voor de aanleg van wegen en verkeersstructuur. Dit is volstrekt onterecht en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
		Antwoord	In haar advies over het MER geeft de Commissie het oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen Gebleken is dat alle landbouwpercelen goed bereikbaar blijven. Ook wordt in het kader van de aankoop van gronden naar oplossingen gezocht, zodat de bestaande bedrijven ook in de toekomst kunnen voortbestaan (ondanks aankoop en versnippering van landbouwgronden). Het bedrijf blijft goed bereikbaar. Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 13.a.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

8			Thema 8: MER – Achtergrondrapporten
8.a	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De Commissie m.e.r. wijst in haar advies op de NRD op de onvolkomenheden van de CES-methodiek om de gezondheidseffecten van de GOL in beeld te brengen. De Commissie adviseert dan ook om de MGR-indicator in te zetten. Indiener wil weten of die indicator inderdaad is ingezet en wat de uitkomsten zijn.
		Antwoord	Er is gebruik gemaakt van de GES-systematiek. De MGR-indicator kon niet tijdig beschikbaar worden gesteld door de ontwikkelaar (RIVM). Daarom kon deze indicator niet toegepast worden. Overigens is de Commissie m.e.r. van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

8.b	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Uit het achtergrondrapport Gezondheid zijn alleen de kwantitatieve effecten in beeld gebracht en niet de kwalitatieve effecten. Er is geen, dan wel onvoldoende, rekening gehouden met het rapport van de provincieraad gezondheid d.d. november 2013 "Ach het zijn allemaal emoties" alsmede de publicatie op nu.nl van 17 oktober 2013, bijlage 1, "vuile lucht officieel kankerverwekkend", alsmede bijlage 2 een recente publicatie in het BD d.d.12.12.2017" Bijna 170 longartsen slaan alarm: mensen ziek door vuile lucht" en ook de publicatie van de brief van de gemeente Heusden inzake de gevaren van geitenhouderijen. Bijlage 3 Publicatie BD d.d. 08-12-2017 "Heusden stuurt brief over gevaren geitenhouderijen naar toekomstige bewoners De Grassen en Victoria". Reden waarom verzocht wordt de PIP zodanig aan te passen dat de voorgaande tekortkomingen zijn onderzocht en de effecten zijn gerapporteerd.
		Antwoord	In het onderzoek naar gezondheid heeft een kwalitatieve beschouwing plaatsgevonden van de effecten van de ruimtelijke maatregelen op de gezondheid (zie bijvoorbeeld paragraaf 4.4 in het achtergrondrapport Gezondheid). De effecten op de luchtkwaliteit zijn eveneens onderzocht. In Tabel 8.1 en Tabel 8.2 van het achtergrondrapport wordt een overzicht gegeven van de GOL maatregelen voor het thema gezondheid per deelgebied (GOL Oost en GOL West). De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Tevens is een integrale totaalscore per deelgebied in de tabellen opgenomen. Voor zowel GOL Oost als GOL West geldt dat er ten opzichte van de referentiesituatie een licht verbeterde situatie ontstaat op het gebied van geluid en overige effecten op leefbaarheid (zoals veranderingen in landschap, aanwezig groen en recreatie- en fietsmogelijkheden). Daar tegenover staat een gelijkblijvende gezondheidssituatie op het gebied van luchtkwaliteit en externe veiligheid.
8.c	113, 166	Zienswijze	Uit de MER rapporten blijkt dat er geen enkel onderzoek gedaan is naar hoeveel weggebruikers er uit hun motorvoertuig worden gehaald en gebruik gaan maken van de fiets en de nieuwe fietsroute. Iets wat voor een dergelijke miljoenen investering onbegrijpelijk en verwerpelijk is. Echter ook hier zal het nieuwe BBMA-model wellicht een antwoord op kunnen geven. Waarom is er geen enkel onderbouwd onderzoek gedaan naar, hoeveel weggebruikers er uit hun motorvoertuig worden gehaald en gebruik gaan maken van de fiets en de nieuwe fietsroute en in de GOL, gezien de omvang en de impact van de maatregelen bereid vrijwillig alle ter zake doende effecten te berekenen met het geactualiseerde model.

		Antwoord	De provincie beoogt met het programma 'Fiets in de versnelling' meer Brabanders op de fiets te krijgen. Het provinciebestuur heeft in haar Bestuursakkoord expliciet de aanleg van nieuwe snelfietsroutes opgenomen. Er is bij de onderzoeken uitgegaan van de worst-case situatie. Dit betekent dat er niet is onderzocht hoeveel weggebruikers gebruik zullen gaan maken van de nieuwe fietsroute. Overigens gaat het om het opwaarderen van een aanwezige fietsverbinding tussen Waalwijk en Den Bosch, die op sommige stukken nu door woonwijken slingert, naar een SFR. En de fietsverbinding tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk wordt opgewaardeerd van niet vrij liggende fietsstroken (aan beide zijden van de Abt van Engelenlaan) naar een vrij liggend fietspad ten oosten van deze weg. Het gehanteerde (regionale) verkeersmodel en de achterliggende BBMA zijn op dit moment nog steeds de meeste actuele versie en beschrijven de verkeerssituatie in het plangebied het beste. Daarbij is een GOL specifiek verkeersmodel gebouwd om nog beter aan te sluiten bij de verwachte praktijk. In de technische documentatie Verkeersmodel GOL, bijlage III in de achtergrondrapportages Verkeer, is uitvoerig beschreven op welke wijze het model tot stand is gekomen. De BBMA 2.0 (versie 2017, waar indiener op doelt, is nog niet opgeleverd en vastgesteld. Een aanvullende analyse met dit nieuwe verkeersmodel is dan ook niet mogelijk. Overigens zijn data een belangrijke pijler onder het provinciale programma gericht op de realisatie van snelfietsroutes in brabant. Er is een samenwerking met de NHTV, specifiek voor de fiets, waaruit onder andere BikePrint en de Fietspotentiescan zijn voortgekomen. Op basis van de analyses van de Fietspotentiescan is de route Waalwijk-Den Bosch opgenomen in het Brabantse Snelfietsrouten netwerk. Inmiddels is de opvolger van BikePrint, CyclePrint bijna klaar en ook de Fietsmonitor-Zuid waarin telgegevens (o.a. van B-Riders, de Fietstelweek en de tellussen/telinstallaties) gecombineerd zijn. De SFR Waalwijk – Den Bosch sluit straks naadloos aan op de SFR Waalwijk-Tilburg en Den Bosch – Oss en Den Bosch – Zaltbommel. Juist ook deze connecties buiten het GOL gebied maken deze SFR extra relevant.
8.d	21	Zienswijze	Hoe komen we tot een acceptabele CO ₂ uitstoot in de woonkernen?
		Antwoord	CO ₂ is geen parameter in het onderzoek luchtkwaliteit, het is geen luchtverontreinigende stof. CO ₂ heeft slechts indirecte lange termijneffecten op de luchtkwaliteit. In het luchtkwaliteitsonderzoek is niet nader ingegaan op CO ₂ -emissies.

			Overigens is de Commissie m.e.r. van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.
8.e	169	Zienswijze	Indiener is exploitant van een jongvee opfokbedrijf op de locatie Eindstraat 32A te Drunen. Hij wordt getroffen door maatregelen van de GOL, omdat hij gronden moet inleveren en/of ruilen, die bij hem in eigendom en pacht zijn. In het Achtergrondrapport Landschap, Recreatie en Landbouw zijn voor het MER binnen de landbouw toetsingskaders aangegeven (par. 2.6). Uit de conclusies in hoofdstuk 9 blijkt: 1. Afname bruikbaar landbouwperceel (kwantitatief). Hier is uitsluitend gekeken naar het aantal m² dat daadwerkelijk moet worden ingeleverd, maar niet tevens naar het aantal m² landbouwgrond dat onbruikbaar wordt (vanwege versnippering e.d.), noch naar de gevolgen van de afname voor m.n. grondgebonden bedrijven. Deze belangen zijn dus -ten onrechte- niet afgewogen of meegenomen. 2. Afname landbouwgebonden bedrijvigheid. Alleen bij variant Overstortweg wordt aangegeven dat 1 agrarisch bedrijf gesaneerd moet worden. Ook hier is niet gekeken naar andere gevolgen van de GOL maatregelen voor agrarische bedrijven. 3. Bereikbaarheid landbouwpercelen. De individuele gevolgen voor bedrijven zijn niet in beeld gebracht. In het Achtergrondrapport is dan ook alleen gekeken naar de gevolgen voor de m² die direct nodig zijn voor GOL. Het algemeen belang van de landbouw i.r.t. grondgebondenheid, continuïteit van bedrijfsvoering, natuur, etc. is niet bekeken.
		Antwoord	In haar advies over het MER geeft de Commissie het oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen Gebleken is dat alle landbouwpercelen goed bereikbaar blijven. Ook wordt in het kader van de aankoop van gronden naar oplossingen gezocht, zodat de bestaande bedrijven ook in de toekomst kunnen voortbestaan (ondanks aankoop en versnippering van landbouwgronden). In het gehele PIP-proces zijn de belangen van indiener dan ook wel degelijk meegewogen. Zie verder ook reactie op zienswijze 20.b.
8.f	9	Zienswijze	Het achtergrondrapport Luchtkwaliteit bevat niet de juiste en volledige informatie voor besluitvorming en de berekeningen moeten derhalve opnieuw.
		Antwoord	In haar advies over het MER geeft de Commissie het oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.
8.g	54	Zienswijze	Indiener heeft opmerkingen over achtergrondrapporten van de GOL. Vergunningaanvraag: onttrekking op- en afrit. <i>Bijlage C: achtergrondrapportage verkeer GOL Oost</i>

			- Blz. 27: de verkeersaantallen zijn te laag ingeschat door verouderde cijfers. Basisjaar 2010 is geïnterpoleerd naar 2030. Dit is het doortrekken van een crisisjaar met minder verkeer. Op bladzijde 27 staat dat in 2017 het verkeersaantal van 2030 al behaald is. De knelpunten van verkeer zijn erger dan berekend en ook de verkeersaantallen zijn hoger dan berekend. Dit heeft consequenties voor de geluidsbelasting en CO2 uitstoot. - Blz. 57: Hier staat dat de verlegde op- en afrit Vlijmen Oost file en schokgolven zijn op de A59, welke gelijk zijn aan de situatie als de GOL plannen worden uitgevoerd. Bij de rotonde Jonkheer de la Courtstraat zullen structurele lange wachtrijen staan, de rotonde kan het verkeer niet afwikkelen. - Blz. 64: het afsluiten van de op- en afritten op de A59 leidt tot minder kilometer file op de A59, maar meer kilometers in de dorpskernen. Mensen moeten verplicht omrijden met meer knelpunten tot gevolg. <i>Bijlage 6A: GOL achtergrondrapporten Geluid Oost</i> - Verkeersaantallen moeten kloppen, recente cijfers op een goede manier doorgetrokken naar de toekomst. Ben niet zuinig met geluid reducerende maatregelen. Het verkeer wordt te laag ingeschat en er wordt onvoldoende rekening gehouden met sluipverkeer van de A59. - De geluidswal van de randweg Vlijmen Oost is lager dan de geluidswal van de A59. Wat wordt de weerkaatsing van het geluid tegen de hoge geluidswal richting de woonhuizen? Maak de geluidswal van de randweg wat hoger zodat er minder effect van geluidsweerkaatsing zal zijn, en er minder overlast zal zijn. <i>Bijlage 7: GOL achtergrondrapport lucht v7.0 compleet</i> - Mensen die langs de A59 en/of de randweg Vlijmen Oost wonen zullen in ontzettend ongezonde lucht moeten gaan wonen/leven. Zorg ervoor dat er iets gedaan wordt aan de luchtzuivering of zorg ervoor dat omwonende op kosten van de overheid zelf installaties voor luchtzuivering mogen plaatsen.
		Antwoord	In haar advies over het MER geeft overigens de Commissie het oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen: dus ook als het gaat om de gebruikte verkeersgegevens en modellen. <u>Achtergrondrapport Verkeer GOL Oost</u> Om een goede verkeersprognose te maken is het noodzakelijk een goede basis te hebben. Dit basisjaar is het jaar waarvan alles bekend is. Zoals het aantal inwoners, aantal arbeidsplaatsen, netwerk (snelheden, capaciteiten), benzineprijzen, ov-kosten, intensiteiten op wegen, ov-chipkaart data, et cetera). Voor GOL is dit het jaar 2010. Vanuit o.a. de MER procedure is daarnaast de zogenaamde referentiesituatie van belang. Voor GOL is dit 2030. In het verkeersmodel van 2030 zijn alle thans

			bekende ruimtelijke ontwikkelingen en weg-reconstructies opgenomen die tot en met 2030 worden verwacht. Met dit model worden alle effecten van GOL berekend. Het is de best mogelijke verwachting van de toekomstige situatie. Aanvullend daarop is er een berekening met het verkeersmodel uitgevoerd voor 2017. Dit met als doel om belanghebbenden een indicatie te geven van de huidige verkeersintensiteit. Ook zijn deze verkeerscijfers gebruikt voor de met verkeer gerelateerde milieuberekeningen. Dit is een gebruikelijke methode. De beschreven knelpunten bij de verlegde op- en afrit zijn op basis van de eerste berekeningen. Naar aanleiding daarvan zijn optimaliseringsmaatregelen geformuleerd, zoals toepassing van twee stroken vanuit De la Courtstraat, dosering op de Spoorlaan en twee linksafstroken op de rotonde Vendreef. Deze maatregelen zorgen wel voor een goede afwikkeling, zie figuren 4.18, 4.19 en 4.20. Enkel op de Spoorlaan blijft sprake van een verminderde afwikkeling. Per saldo is sprake van een forse verbetering van de doorstroming ten opzichte van de referentiesituatie. Wat betreft de gevolgen van het afsluiten van de op- en afritten op de A59. Het gestelde is niet juist. Er worden juist (fors) minder voertuigkilometers gereden in GOL Oost op het totaal van de 30 en 50 km/uur-wegen. Na realisatie van GOL is sprake van een afname van het aantal voertuigkilometers op deze wegen van circa 10%. <u>Achtergrondrapport Geluid GOL Oost</u> De GOL is erop gericht geweest een dergelijke verkeersstructuur te realiseren dat sluipverkeer (zoeken naar kortere route) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Sluipverkeer ontstaat als het verkeer niet goed en veilig kan doorstromen. Hier is bij de planvorming uitgebreid naar gekeken. En zowel doorstroming als verkeersveiligheid is overal aanvaardbaar, (al of niet na het toepassen van aanvullende maatregelen). Het scherm langs de nieuwe Parallelstructuur is twee meter hoog. Het scherm langs de Rijksweg is 7 meter hoog. In de geluidberekeningen is rekening gehouden met een beperkte invloed van een reflectie tegen de achterkant van het hogere scherm langs de rijksweg. Als blijkt dat na ingebruikname van de Parallelstructuur de invloed van reflecties lokaal geluidhinder veroorzaakt dan zullen maatregelen getroffen worden in de vorm van geluidabsorberende bekleding tegen het scherm waar de reflecties optreden. Het is nu niet mogelijk precies te bepalen waar dit gaat optreden en of het sowieso wel gaat optreden.
--	--	--	---

			<u>Achtergrondrapport Luchtkwaliteit</u> GOL resulteert per saldo tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Wettelijk gezien zijn er geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk.
8.h	13	Zienswijze	Indiener heeft een grootschalig melkgeitenbedrijf aan de Voorste Zeedijk 11a te Vlijmen. Het MER rept met geen woord over de relatie tot intensivering van weggebruik in nabijheid van dit bedrijf. Er wordt niet ingegaan op mogelijke ziekteverspreiding die zou kunnen plaatsvinden als gevolg van de bedrijfsexploitatie. Het Q-koorts virus zou kunnen worden verspreid. Er is geen enkele beschouwing gewijd aan de invloed van het bedrijf ten opzichte van de verkeerstoename. Qua verkeer is een toename te onderscheiden in auto- en fietsverkeer. Dit omdat ook een fietsroute wordt aangelegd op de betreffende rijstrook. Niet valt in te zien waarom de weg niet meer zuidwestelijk wordt geprojecteerd. In bijlage 3 is dit schetsmatig aangegeven. Dan kan ook worden voorzien in een geluidsscherm. Er ontstaat een win-winsituatie: enerzijds zal de geluidsbelasting aanzienlijk afnemen en er kunnen geluidswerende voorzieningen worden getroffen. Anderzijds wordt een grotere afstand van de weg gecreëerd wat positief is als het gaat om gezondheidsrisico's vanwege het melkgeitenbedrijf.
		Antwoord	Voor het alternatief van de indiener is niet gekozen, omdat tegenover zijn bedrijf aan de Voorste Zeedijk 10 ook een bedrijfskavel ligt met woning. Het alternatief zou ervoor zorgen dat een flink deel van dit kavel zou moeten worden opgekocht. Hiervoor is niet gekozen vanwege de extra kosten en de wens om de oude lijnen in het landschap zoveel mogelijk te behouden. Voor de beantwoording van de gevolgen van het extra verkeer op de Voorste Zeedijk wordt verwezen naar de beantwoording onder 12.an. Overigens wordt er geen aparte fietsstrook aangelegd. Wat betreft de Q-koorts: beide inpassingsplannen omvatten geen nieuwe verblijfsbestemmingen, ook niet in de nabijheid van het bedrijf van indiener. Beide inpassingsplannen zorgen hier ook niet voor extra fietsverkeer. Mochten Q-koorts dan wel andere veterinaire ziekten optreden dan worden er door de overheid zo nodig maatregelen getroffen, zoals het tijdelijk verbieden van transporten of het afsluiten van wegen. Dit is niet ruimtelijk relevant en kan daarom niet meegenomen worden in het inpassingsplan. Tenslotte: de Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

8.i	205	Zienswijze	Indieners herkennen zich niet in de passage over de ontlasting van het oostelijk deel van Vlijmen (Achtergrondrapport Verkeer GOL Oost, onder 4.1.1). Met betrekking tot hetzelfde rapport wordt opgemerkt, dat het zich wrekt dat geen (laat staan adequaat) onderzoek is uitgevoerd naar het huidige functioneren van afrit 45. Hierdoor is niets bekend over de '0-situatie', de beschikbare restcapaciteit en de benodigde aanpassing.
		Antwoord	Onduidelijk is naar welke passage wordt verwezen. In het achtergrondrapport is beschreven dat berekeningen naar de huidige aansluiting 45 niet relevant zijn. Deze aansluiting bestaat immers niet meer in die vorm in de toekomstige situatie met GOL. Op basis van expert judgement is daaraan toegevoegd dat de verwachting is dat de huidige situatie voldoende functioneert, met uitzondering van mogelijke knelpunten op het weefvak tussen aansluiting 45 en 44 en de A59 zelf. Door het afsluiten van de aansluiting 44 vervalt dit weefvak.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

9			Thema 9: Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP)
9.a	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Het PIP is een ramp voor het gebied van de Baardwijkse Overlaat (BO). In het RKP worden 5 basisprincipes genoemd. Indien somt een aantal zeer hoge te respecteren kwaliteiten op van de BO. Alle 5 in het RKP genoemde basisprincipes hebben in de BO een enorme en kostbare potentie. Het is een parel met grote waarden en potenties voor cultuur, landschap, natuur en extensieve recreatie. Een en ander wordt ook in de Verordening Ruimte (artikel 10 en 22) stevig beschermd. Het PIP faciliteert de ontwikkeling van een groot verkeersplein met aanvoerroutes midden in dit beschermde gebied doorbreekt daarbij de openheid van de BO, de robuustheid van de groene buffer en tast bovengenoemde kwaliteiten ondanks mitigatie en compensatie onaanvaardbaar fors aan. Compensatie schiet hier tekort en kan in de Overlaat niet aan de orde komen vanwege haar enorme kwaliteiten. Hier geldt niet het 'nee-, tenzij principe' omdat er een goed alternatief is.
		Antwoord	De Baardwijkse Overlaat is een parel met grote potenties voor cultuur, landschap, natuur en (extensieve) recreatie. Op dit moment is de Baardwijkse Overlaat een landbouwgebied, de verbindingsfunctie voor natuur is niet aanwezig en het kanaal en de spoordijk zijn nog een van de weinige markers die herinneren aan de cultuurhistorische functie die het gebied ooit heeft gehad. Zonder GOL zou hier niets veranderen. Door GOL komt er inderdaad infrastructuur te liggen op een plek die vanuit andere belangen wellicht niet wenselijk is. Het maakt het echter ook mogelijk om een impuls aan dit gebied te geven. De natuurfunctie kan aan de westzijde volledig worden ingericht, aan de oostzijde wordt de functie van de Heidijk versterkt.

			Door het openmaken van de spoorbrug inclusief de voorziene verrijkingsmaatregelen wordt het totale verhaal van de Baardwijkse Overlaat weer verteld en beleefbaar gemaakt. Het is niet enkel meer een fietsverbinding, maar een icoon dat een verhaal verteld. Het openmaken maakt het tevens mogelijk ook de natuur langs deze lijn te versterken. Daarmee wordt het monotone karakter van het gebied doorbroken en ontstaat juist door alle belangen te combineren en af te wegen een impuls die het gebied weer karakter geeft, terwijl het nog steeds een buffer vormt tussen Waalwijk en Drunen. Wat betreft het nee-tenzij principe wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 6.f.
9.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In het RKP worden de kernkwaliteiten van de Biessertpolder / De Gemeint beschreven. Deze kwaliteiten, die het gebied waarde geven dienen bij ontwikkelingen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt. De 'klimaatbuffer' in de Biessertpolder en langs de Voordijk is een eerste positieve stap voor natuur en landschap in dit gebied. Hier worden de kwaliteiten van een gebied aangesproken om de waarden en potenties voor cultuur, landschap, natuur, waterberging en extensieve recreatie te ontwikkelen.
		Antwoord	De Klimaatbuffer krijgt verder inhoudt door de aanleg van een ecotunnel onder de A59. Hierdoor ontstaat er een verbinding tussen het hoogwaterbergingsgebied rondom het Engelermeer met het hoogwaterbergingsgebied rondom het natuurgebied de Moerputten. Tussen deze gebieden komt via deze tunnel ook een ecologische verbinding tussen de gebieden Gement/ Moerputten en Somp en Zooislagen. Hiermee wordt door GOL de barrièrewerking van de A59 opgeheven.
9.c	70, 114, 117, 124, 128, 131, 134, 139, 141, 144, 149, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 167, 172, 173, 183, 186, 187, 188, 189, 190, 194, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Alternatief 62 voldoet beter aan de basisprincipes zoals opgenomen in het RKP. Het knooppunt 46 bij Engelen biedt voldoende ruimte. Vanaf hier liggen al wegen richting Vlijmen en Haarsteeg. Er is daar voldoende ruimte beschikbaar om de bestaande wegen op te waarderen. Er worden geen nieuwe lijnen in het landschap gelegd, behalve de nieuwe aansluiting tussen de Voorste Zeedijk op de Vijfhoevenlaan, terwijl er geen complex en omvangrijk knooppunt 45 hoeft te worden gecompenseerd.
		Antwoord	Allereerst wordt verwezen naar thema 2E, waar nader gemotiveerd wordt waarom niet is gekozen voor alternatief 62. Overigens worden met de GOL plannen waarden op het gebied landschap, ecologie en recreatie gecompenseerd en versterkt: 1. Door de aanleg van een ecotunnel (onder de A59) en ecoduikers voor de migratie van soorten dieren.

		2. Fietsverbindingen en paden worden aangelegd voor recreatie; 3. Landschappelijke structuren worden hersteld door de aanleg van nieuwe bomenlanen; 4. In het GOL project zijn er kansen geïdentificeerd om cultuurhistorische relict landschappelijk in te passen. In de Biesertpolder wordt in het RKP en RO ingespeeld op de markering van de Boerenschans uit de Linie 1629. De Boerenschans is een van de iconprojecten van de Linie 1629. De Boerenschans zal in het kader van de GOL meer zichtbaar gemaakt worden. Een nieuwe randweg in dit landschap tast per definitie de landschappelijke waarden van het gebied aan. Met de verschillende infrastructurele opgaven in het de polders van Vlijmen, is echter ook hier gekeken naar een goede borging van de integrale ruimtelijke kwaliteit, waarbij landschap, ecologie, cultuurhistorie en de functionaliteit van de weg met elkaar in verband worden gebracht en zodoende elkaar waar mogelijk versterken. Bij het bepalen van de locatie van de randweg is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behouden en verbeteren van de kwaliteit van het landschap en een mooie en functionele inpassing van de randweg. De ontwerputgangspunten zijn: - Versterken van de kleinschaligheid in de Biessertpolder en de grootschaligheid in Polder van Bokhoven. - Beleving van en zichtlijnen naar de verschillende landschappen. - Vanaf de aansluiting zicht op de kerktoren van Vlijmen. - Rekening houden met overgang van binnendijs naar buitendijs. - De grasdijken van Molenhoek en Voordijk moeten zichtbaar blijven. - Een logisch verloop van de wegen. - Rekening houden met ontwikkelingen rond het Engelermeer. - Het doel van de weg moet beleefd kunnen worden: het dorp Vlijmen moet zichtbaar Het toekomstig landschap ziet er op hoofdlijnen als volgt uit: - Het kleinschalige binnendijkse landschap rond de kern Vlijmen met woonbebouwing en tuinbouw. - De open agrarische Polder van Bokhoven tussen Vlijmen en Haverleij. - Het kleinschalig landschap van het Engelermeer en de Biessertpolder met recreatie, natuurontwikkeling, landbouw en Hoogwaterberging. - De klimaatbuffer die de open polder verbindt met het kleinschalige gebied. Dit streefbeeld is in het Ruimtelijke kwaliteitsplan van GOL vastgelegd
--	--	--

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

10			Thema 10: Verkeer en veiligheid
		Algemeen	<u>Verkeersmodel</u> Een belangrijk onderdeel van de GOL zijn aanpassingen aan de wegenstructuur in de Oostelijke Langstraat. De gevolgen daarvan zijn onderzocht, waarbij gebruik is gemaakt van het regionale verkeersmodel ('s-Hertogenbosch en Hart van Brabant) wat de BBMA als basis heeft. Heel de provincie Noord-Brabant is dus in detail meegenomen in de berekeningen inclusief alle (vastgestelde) toekomstige plannen. Met het regionaal verkeersmodel als uitgangspunt is een GOL specifiek verkeersmodel gebouwd om nog beter aan te sluiten bij de verwachte praktijk. De resultaten zijn o.a. te vinden in een overzichtskaart van verkeersintensiteiten, die als bijlage bij de toelichting van beide inpassingsplannen is gevoegd., waarop zijn aangegeven de intensiteiten in: 1. De referentiesituatie (autonome ontwikkelingen vastgesteld beleid). 2. De situatie na realisatie van de GOL (uitgaande van vastgesteld beleid). Om de robuustheid van de plannen aan te tonen zijn ook de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt voor: 1. De referentiesituatie Plus met ruimtelijke ontwikkelingen, die nog niet 'hard' zijn: de 'zachte plannen'. De voornaamste ontwikkelingen zijn woningbouw De Grassen (bijna 800 woningen), inbreiding Waalwijk (ruim 1.000 woningen), Landgoed Driessen (700 extra woningen) en Haven 8 (92 extra ha, fase 2). In totaal gaat het voor het studiegebied om 3.675 extra woningen en 2.524 extra arbeidsplaatsen). 2. De situatie op het moment, dat GOL en alle 'zachte' plannen zijn gerealiseerd. <u>Verkeersveiligheid</u> Wat betreft de verkeersveiligheid op de A59 (in combinatie met de op- en afritten) wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 1.

			<u>GOL Oost</u> Als verder gekeken wordt naar studiegebied GOL Oost is de verkeersveiligheid beoordeeld op basis van risicocijfers en een toetsing van functie en gebruik van wegvakken. Op de 30- en 50 km/h-wegen is er na realisatie van GOL sprake van een afname van het aantal voertuigkilometers van circa 10%. Het verplaatsen van de op- en afrit 43 zorgt ervoor dat meer verkeer via deze nieuwe verbinding richting de Vendreef rijdt. Deze nieuwe verbinding krijgt een maximumsnelheid van 70 km/h. Daardoor neemt het aantal voertuigkilometers op dit type wegen (gebiedsontsluitingsweg 70 en 80 km/h) toe en het aantal voertuigbewegingen over 50 km/h-wegen af. Deze variant Verlegde toe- en afrit scoort daarom sterk positief ten opzichte van het NRD-alternatief (een turbotronde bij afrit 43). Door vermindering van het aantal voertuigkilometers in de kernen op de 30 en 50 km/uur wegen neemt de verkeersveiligheid toe. Op sommige van deze type wegen zal het aantal voertuigkilometers toenemen. Maar deze wegen blijven ook dan voldoen aan eisen van veiligheid. In sommige gevallen na het uitvoeren van extra maatregelen. Deze zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente Heusden en daarvoor zijn plannen ontwikkeld en geld vrijgemaakt. Het gaat hier om: • Invoeren van eenrichtingsverkeer in de Verdilaan en aanpassen van de voorrangssituatie kruising Verdilaan met Vijfhoevenlaan. • Verkeersmaatregelen op de Kennedybrug en op wegvak Catharinastraat-Heistraat. • Kleine verkeersmaatregelen nav overleg met belanghebbenden in het kader van de actualisatie van de het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). • Oplossen van andere knelpunten (zoals bebording, verplaatsen bushaltes, etc.). Een en ander is tijdens een raadsvergadering van 16 mei 2017 ook als zodanig door de gemeenteraad vastgesteld. <u>GOL West</u> In het studiegebied GOL West blijkt dat er meer voertuigkilometers worden gereden over 80-km/h wegen en minder over autosnelwegen (A59). Dit komt door het saneren van enkele onvolledige aansluitingen waardoor verkeer langer via de nieuwe parallelwegenstructuur (80 km/h) moet rijden. Ook is er sprake van toename op 50 km/h wegen op gebiedsontsluitingswegen binnen GOL West (zie achtergrondrapport Verkeer West, pag. 55). Deze gebiedsontsluitingswegen kunnen het extra verkeer prima aan (ook qua verkeersveiligheid) en zijn hier ook voor bedoeld.
--	--	--	---

			<u>Preventieve verkeersveiligheid</u> Onderzocht is wat de effecten zijn van de GOL maatregelen op erftoegangswegen in de verschillende kernen en daarbuiten (30 en 60 km/h-wegen) in zowel GOL West als GOL Oost. Op sommige erftoegangswegen zal extra verkeer komen. Wanneer het gebruik (intensiteit) op dergelijke wegen hoger wordt dan passend bij de functie is er sprake van een potentieel verkeersveiligheidsknelpunt. Alle erftoegangswegen met een toekomstige intensiteit van 4.000 mvt/etm of meer zijn beschouwd. Op geen van deze wegen is sprake van een toekomstige intensiteit welke hoger is dan maximaal gewenst voor dit type wegen vanuit het Duurzaam Veilig principe (streefwaarden) (zie ook de rapporten Verkeer voor GOL West en GOL Oost als bijlagen 18 en 19 bij beide inpassingsplannen gevoegd. De enige uitzondering hierop is in Vlijmen ter hoogte van de Kennedybrug over de A59 en direct ten noorden daarvan. In een raadsvergadering van 16 mei 2017 heeft de gemeenteraad van Heusden besloten om o.a. extra maatregelen te treffen op de Kennedybrug en op het wegvak Catharinastraat-Heistraat ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarvoor zijn ook gelden gereserveerd. <u>Verkeersveiligheidsanalyse</u> Voor de hele GOL is inmiddels een verkeersveiligheidsanalyse (VVA) uitgevoerd. Dit in verband met het op te stellen contract voor de aannemer. Uit deze analyse blijkt dat er geen grote onvolkomenheden zijn. Er zijn wel aandachtspunten, die de aannemer verder in overleg met de opdrachtgever zal uitwerken. Die uitwerkingen zijn inpasbaar en uitvoerbaar kijkend naar regels en verbeelding van het PIP. De VVA bevestigt dus dat de GOL voldoet aan eisen van verkeersveiligheid voor snel- en langzaam verkeer in het hele GOL gebied. <u>Sluipverkeer</u> Door het saneren van een aantal aansluitingen moeten bepaalde bewoners verder of anders rijden naar de A59. Dit gaat met name via de nieuwe parallelstructuur en via (nieuwe) aansluitingen. De GOL is erop gericht geweest een dergelijke verkeersstructuur te realiseren dat sluipverkeer (zoeken naar kortere route) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Sluipverkeer ontstaat als het verkeer niet goed en veilig kan doorstromen. Hier is bij de planvorming uitgebreid naar gekeken. Dit heeft ertoe geleid dat zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid overal aanvaardbaar is (al of niet na het toepassen van aanvullende maatregelen).
10.a	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 174, 178,	Zienswijze	De totale verkeersveiligheid in het gebied neemt af als gevolg van de maatregelen. Hiermee wordt niet voldaan aan de GOL doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren. Gevraagd wordt de plannen aan te passen, zodat de verkeersveiligheid in het gehele gebied verbetert. Belangrijke sleutel is het bundelen van de verkeersstromen op/direct langs de hoofdwegen

	190, 195, 196, 203, 221	(A59 en N261) en niet af te leiden naar het onderliggend wegennet en niet te verspreiden over de 30 en 50 km/uur wegen. Dit staat ook haaks op het beleid van rijk en provincie waarbij het verkeer uit de kernen juist over een zo kort mogelijke route naar de hoofdstructuur (A59) zal worden gebracht. Door de toename van het verkeer op het onderliggend wegennet nemen de conflicten tussen fiets- en voetgangers en motorvoertuigen nu alleen maar toe. De risico's van sluipverkeer zijn in het geheel niet in kaart gebracht. Opvallend is dat nauwelijks maatregelen zijn voorzien voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. De analyse dat de bestaande afritten van de A59 onveilig zouden zijn klopt niet. Die onveiligheid blijkt niet uit verkeersongevallen cijfers (zie www.ongeluk.nu). Indiener verzoekt een ongevalanalyse toe te voegen. Daar waar wel verkeersgevaarlijk situaties zijn, zijn relatief eenvoudige oplossingen voorhanden: 1. Betere verkeersafwikkeling door een VRI en extra opstelruimte aan het einde van een afrit, waardoor geen terugslag naar de hoofdrijbaan plaatsvindt (afritten 38 en 41). 2. Verbeterde signalering en handhaving op afrit 39, waardoor oneigenlijk gebruik van deze afrit door vrachtverkeer wordt opgeheven. 3. Herinrichting van de aansluitingen 44 en 45 (nu te korte weefvakken). De 'halve aansluitingen' leiden met moderne technologie (navigatie) niet of nauwelijks tot verkeersonveilige situaties. Het volledig maken van deze aansluitingen is dan ook onnodig. De resterende ongevalsconcentraties (o.a. op de rijbaan richting 's-Hertogenbosch ter hoogte van afrit 42) zullen door de plannen eerder toenemen door de toenemende intensiteit op de resterende aansluitingen. Sluiten van op- en afritten is niet noodzakelijk om reden van ongevallen. Het aantal ongevallen bij de GOL maatregel het EI van Drunen zijn juist sterk toegenomen ten opzichte van de situatie daarvoor. Ook zorgt aantoonbaar de nieuwe verkeerssituatie bij Waalwijk ter hoogte van de aansluiting met de N261 voor een onacceptabele toename van het aantal ongevallen en dat notabene terwijl hier niet eens een bestaande op of afrit zit. Het principe van ritsen is vrij eenvoudig. Voertuigen die op een rijstrook rijden die ten einde loopt, voegen vlak bij de wegversmalling om de beurt in tussen de voertuigen die op een doorlopende rijstrook rijden. Het is daarbij de bedoeling dat de beschikbare rijstroken tot op het einde worden gebruikt. Houd min of meer dezelfde snelheid aan als de voertuigen in de andere
--	-------------------------	--

			rijstrook. Ter hoogte van de wegversmalling maken de bestuurders die rechtdoor blijven rijden om beurt plaats voor de invogende auto's. Bestuurders die pas op het laatst invogen zijn geen profiteurs. Zij ritsen zoals het moet. Door het weghalen van op en afritten concentreert zich het verkeer op de nog bestaande op en afritten of te vormen op en afritten. Waardoor er minder mogelijkheden voor het rits principe ontstaat en er zich meer congestie vormt. Gevraagd wordt: 1. Op welke gegevens baseert de GOL haar stelling dat het weghalen van op- en afritten de verkeerveiligheid en doorstroming op de A59 en het onderliggende wegennet bevordert in relatie tot de eigen onderzoeksrapporten, plotkaarten en hetgeen hiervoor is beschreven.
		Antwoord	Uit tabellen 3.3. en 4.3. van de samenvatting MER (bijlage 3 bij de toelichtingen van beide inpassingsplannen) blijkt dat op 15 van de 16 in het MER geselecteerde straten in de kernen de verkeersintensiteit afneemt. Deze straten zijn als representatief voor de hoeveelheid verkeer in de kernen aangewezen op basis van berekeningen met het verkeersmodel. Er is geen sprake van een toename van het verkeer op de meeste wegen van het onderliggende wegennet, zoals wordt gesuggereerd. Door de GOL maatregelen nemen op de meeste wegen de verkeersintensiteiten juist af, waardoor de verkeerveiligheid hier toeneemt De aanpassingen zijn verkeerveilig. Doelstelling van de GOL is herverdeling verkeer te realiseren door verkeer over kleine afstanden gebruik te laten maken van parallelstructuren aan de A59. En dat gaat ook gebeuren. Het saneren van enkele halve aansluitingen, in combinatie met het volledig maken van aansluiting 40 en 45, zal juist tot een verbetering van de doorstroming zorgen op de A59. De huidige (halve) aansluitingen liggen vrij dicht op elkaar waardoor de huidige A59 op dit deel 'kwetsbaar' is. Op veel plekken wordt in- en uitgevoerd wat tot congestie kan leiden. Het saneren van aansluitingen is dus positief voor de doorstroming op de A59. De verbetering van de doorstroming op de A59 is ook gebaseerd op onderzoek, zoals dat staat beschreven in de achtergrondrapporten Verkeer, als bijlage bij de beide inpassingsplannen gevoegd. In de Nota Mobiliteit (NoMo) worden streefwaarden aangegeven per gedefinieerd traject uitgedrukt in een reistijdfactor voor zowel de ochtend- als avondspits. Voor het studiegebied GOL West en GOL Oost betreft dit het NoMo traject Waalwijk

(N261) – 's-Hertogenbosch (A2). Hier geldt een streefwaarde van 1,5. In paragraaf 4.1.3 van beide onderzoeken zijn de resultaten weergegeven. Voor zowel het studiegebied GOL West en GOL Oost geldt dat er minder vertraging ontstaat op de A59 na realisatie van de GOL plannen. Er is een lagere reistijdfactor ten opzichte van de referentiesituaties. Omdat de reistijd verbetert op het NoMo traject zal de doorstroming hier ook verbeteren en daarmee de verkeersveiligheid.



Referentie



GOL

Daarnaast is ook gekeken naar zogenaamde I/C verhouding (verhouding tussen intensiteit van het verkeer (I) en de beschikbare capaciteit (C)) op de A59 in de ochtend- en avondspits. Bepaalde wegvakken kennen een lichte verslechtering van de I/C-waardes en bepaalde wegvakken juist een verbetering. Per saldo zorgt dit voor een lichte verbetering van de reistijd voor het gehele traject tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch (NoMo-traject). Zie ook onderstaande afbeelding.

10.b	150, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Hoe zijn de verkeersintensiteiten vanuit de omringende woonkernen van de gemeente 's-Hertogenbosch, (Bokhoven, Hedikhuizen en Engelen) opgenomen in de GOL plannen?
		Antwoord	Er is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel ('s-Hertogenbosch en Hart van Brabant) wat de BBMA als basis heeft. Heel de provincie Noord-Brabant is dus in detail meegenomen in de berekeningen inclusief alle (vastgestelde) toekomstige plannen: dus ook alle kernen en relevante wegen in Brabant en daarbuiten. Buiten de provincie wordt het netwerk en de zonering steeds grofmaziger. Zo is een verplaatsing van Groningen naar 's-Hertogenbosch wel meegenomen, maar is het niet zo relevant hoe deze persoon binnen de stad Groningen rijdt.
10.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Oplossend vermogen van de GOL voldoet niet aan de doelstelling als het gaat om doorstroming / verbetering op de A59 in ochtend- en avondspits. Uit het achtergrondrapport Verkeer blijkt, dat de congestie nauwelijks afneemt
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze 10.a
10.d	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Er is geen detailonderzoek geweest naar de veranderende verkeersstromen op de A59 bij de nieuwe aansluitingen. Nu is niet duidelijk in hoeverre de doorstroming nog verder wordt belemmerd en of voldaan wordt aan de eis van het rijk, dat de nieuwe aansluitingen geen negatieve invloed mogen hebben op de verkeersafwikkeling van de A59.
		Antwoord	Met het statische verkeersmodel is berekend wat de gevolgen zijn van de voorgenomen plannen in het kader van GOL. Het resultaat laat de veranderde verkeersstromen zien op zowel het onderliggend als hoofdwegennet. Zo ook wat de veranderingen zijn op de aansluitingen. Op basis van deze data zijn vervolgens detailberekeningen uitgevoerd (dynamische microsimulaties) om de doorstroming op de aansluitingen te toetsen op robuustheid. Hieruit blijkt dat de geanalyseerde aansluitingen zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en niet leiden tot 'terugslageffecten' op de A59. Verwezen wordt ook naar thema 1 onder het kopje algemeen (nut en noodzaak opheffen op- en afrit).
10.e	29, 113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178,	Zienswijze	Het is niet goed te achterhalen hoe de actualisatie van het verkeersmodel heeft plaatsgevonden (2010 als basisjaar met diverse actualisaties). Het is onduidelijk in hoeverre het model de huidige werkelijkheid nog goed weergeeft. Bovendien is het verkeersmodel gebaseerd op de BBMA. Dit is verouderd (in 2018 wordt dit geactualiseerd en geoptimaliseerd). De huidige

	190, 195, 196, 203, 221		versie kan niet goed omgaan met sluipverkeer. Dat kan een serieus knelpunt gaan vormen. De plannen houden hier te weinig rekening mee. Verzocht wordt om de berekeningen in PIP GOL nogmaals te doen met de meest recente gegevens uit het geoptimaliseerde BBMA Mode en daarop de PIP en de achtergrondrapportages te baseren. Dit model wordt aanbevolen als een model met de nieuwste inzichten (https://bbma.brabant.nl/hoofdsduk/actualiseren-verbeteren). De provincie geeft hier ook voorbeelden van. Waarom is er nu ineens zoveel haast gemaakt met een project waar men al vanaf het jaar 2006 mee bezig is en niet een beperkt aantal maanden is gewacht op het nieuwe model wat volgens de provincie UITERLIJK begin 2018 klaar voor gebruik is. Is de provincie bereid gezien de omvang en de impact van de maatregelen vrijwillig alle ter zake doende effecten te berekenen met het geactualiseerde verkeersmodel?
		Antwoord	Het gehanteerde (regionale) verkeersmodel en de achterliggende BBMA zijn op dit moment nog steeds de meeste actuele versie en beschrijven de verkeerssituatie in het plangebied het beste. Daarbij is een GOL specifiek verkeersmodel gebouwd om nog beter aan te sluiten bij de verwachte praktijk. In de technische documentatie Verkeersmodel GOL, bijlage III in de achtergrondrapportages Verkeer, is uitvoerig beschreven op welke wijze het model tot stand is gekomen. De BBMA 2.0 (versie 2017) is nog niet opgeleverd en vastgesteld. Een aanvullende analyse met dit nieuwe verkeersmodel is dan ook niet mogelijk. Tenslotte: de Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.
10.f	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Er is geen gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op het verkeersaanbod van de A59 en de gevolgen daarvan voor de GOL. Daarmee is de robuustheid van de plannen voor de toekomst onvoldoende onderzocht. Het model geeft geen goed beeld van de toekomstige, verwachte situatie op basis van de werkelijkheid in 2017 weer.

		Antwoord	Om een goede verkeersprognose te maken is het noodzakelijk een goede basis te hebben. Dit basisjaar is het jaar waarvan alles bekend is. Zoals het aantal inwoners, aantal arbeidsplaatsen, netwerk (snelheden, capaciteiten), benzineprijzen, ov-kosten, intensiteiten op wegen, ov-chipkaart data, et cetera). Voor GOL is dit het jaar 2010. Vanuit o.a. de MER procedure is daarnaast de zogenaamde referentiesituatie van belang. Voor GOL is dit 2030. In het verkeersmodel van 2030 zijn alle thans bekende ruimtelijke ontwikkelingen en weg-reconstructies opgenomen die tot en met 2030 worden verwacht. Met dit model worden alle effecten van GOL berekend. Het is de best mogelijke verwachting van de toekomstige situatie. Aanvullend daarop is er een berekening met het verkeersmodel uitgevoerd voor 2017. Dit met als doel om belanghebbenden een indicatie te geven van de huidige verkeersintensiteit. Tenslotte: de Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.
10.g	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Indiener wil de nieuwe inrichting bij Hooipolder in het verkeersmodel meegenomen zien. Door aanpassingen bij Hooipolder op de A59 verdwijnt de barrière werking op de A59 richting Waalwijk, Drunen en Den Bosch.
		Antwoord	Knooppunt Hooipolder ligt op dusdanig grote afstand van Waalwijk, dat de verwachting is dat effecten van de aanpassingen aan het knooppunt Hooipolder niet merkbaar zullen zijn in het plangebied van GOL. De maatregelen op Hooipolder zijn gericht op een betere doorstroming op het knooppunt zelf en zorgen naar verwachting niet tot een omslag van verkeer op regionaal schaalniveau. De maatregelen op Hooipolder zijn daarom ook niet meegenomen als autonome ontwikkeling in de modelberekeningen.
10.h	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Verzocht wordt om in het verkeersmodel het soort/type bedrijf toe te voegen en mee te wegen in de verkeerscijfers. Immers dit heeft veel invloed op de verkeersstromen in het gebied. Bijvoorbeeld een BOL.com en Gefco, waarnaast ongeveer 700 arbeidsplaatsen nog eens 3.000 externe leveranciers per 24 uur zijn). Met die extern leveranciers is geen rekening gehouden. Inzichtelijk moet worden gemaakt wat dergelijke distributie / logistieke hotspots qua extra verkeer te weeg brengen. Bovendien, is de nieuwe insteekhaven op het industrieterrein in Waalwijk niet geschikt voor containerschepen waarmee gerekend is, waardoor er nu meer zwaar vrachtverkeer nodig is. Dat de nieuwe insteekhaven niet geschikt is, komt door het feit dat de verantwoordelijk wethouder van Waalwijk bij het verbouwen en geschikt maken van de sluis geen rekening heeft gehouden met de afmeting van de schepen, waardoor de sluis niet geschikt is de voorziene grotere schepen.

		Antwoord	In de verkeersmodellen worden de arbeidsplaatsen onderscheiden in 12 typen, gebaseerd op de SBI-codering. Vanwege de specifieke bedrijvigheid in het havengebied van Waalwijk, met intensieve logistiek die 24 uur per dag in bedrijf is waardoor arbeidsplaatsen in meerdere 'shifts' benut worden, is extra verkeersgeneratie toegevoegd in het verkeersmodel. Het aantal arbeidsplaatsen in Haven 8, fases 1, 2a en 2b is om die reden met een factor 2,0 verhoogd. Voor de Oostelijke Insteekhaven is, conform de uitgangspunten uit model Hart van Brabant, het aantal zware vrachtritten opgehoogd.
10.i	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Voorgesteld wordt om de max. snelheid op de A59 van Waalwijk –Oost tot den Bosch terug te brengen van 100 naar 80 km per uur. Dit zou de allerbeste oplossing zijn. Met eenvoudige aanvullende aanpassingen wordt de verstopte A59 aorta gedotterd en zijn veel GOL maatregelen niet nodig. De provincie kan dan naar schatting 70 miljoen euro in andere projecten stoppen. Naast een veel betere doorstroming met de 80 km uur maatregel voldoet de provincie meer aan de maatregelen met betrekking tot CO2, neemt zij meer aantoonbare verantwoordelijkheid voor ongevallen op het onderhavige traject, voldoet zij beter aan zaken zoals geluidsoverlast, uitstoot van stikstof en fijnstof, behoud van natuur en landschap en kan deze maatregel anders dan de huidige GOL plannen rekenen op instemming van de inwoners uit het gebied. Volgens de website www.ongeluk.nu zijn er van 1 januari 2017 tot half november 2017 op de A59 ter hoogte van Waalwijk 17, ter hoogte van Drunen 2, bij de GOL maatregel het EI 6 en bij Vlijmen ook 6 ongelukken gebeurd, een totaal van 31 ongelukken. Een nadere beschouwing laat zien dat bij Waalwijk de meeste ongelukken tussen de aansluiting van de N261 en de Hertog-Jan tunnel zijn gebeurd en dus niet ter hoogte van de op- en afritten. Van 2 aanrijdingen bij Drunen is er een op de brug van het Drongelens kanaal gebeurd. Opvallend is ook de 6 ongelukken rond de GOL maatregel, het EI. De snelheid op de A59 is van Waalwijk Oost tot Den Bosch 100 kilometer per uur. Wanneer de A59 van Waalwijk tot Den Bosch afgewaardeerd naar de status van provinciale weg met een max. snelheid van 80 kilometer per uur, zou dit de allerbeste oplossing zijn en zal dit ook de GOL maatregelen ruim kunnen vervangen. In theorie scheelt de reistijd op dit traject slechts 1,5 minuten, hetgeen binnen de gestelde normen valt. In praktijk zal er naar alle waarschijnlijkheid geen beperking van reistijd zijn omdat de I/C waarde met name in de ochtend- en avondspits ver onder de nu door de GOL met de GOL maatregelen waarde van tussen de 0,9 en ver boven de 1 (dus in de file vast staan). Het bijkomend voordeel is dat met wat relatief kleine aanpassingen de vluchtstroken in de spits als 3e rijbaan gebruikt kunnen worden en waarmee de verstopte A59 aorta, gedotterd is. Indien deze optie gekozen gaat worden hoeven veel GOL en mitigerende maatregelen niet te worden uitgevoerd. De provincie kan dan naar schatting 70 miljoen euro in andere projecten in de provincie die meer aandacht behoeven, stoppen. Naast een veel betere doorstroming met de 80 kilometer maatregel, voldoet de provincie meer aan de maatregelen met

			betrekking tot Co2, neemt zij meer aantoonbare verantwoordelijk voor ongevallen op het onderhavige traject, voldoet zij beter aan zaken zoals geluidoverlast, uitstoot van stikstof en fijnstof, behoud van natuur en landschap en kan deze maatregel anders dan de huidige GOL plannen rekenen op instemming van de inwoners uit het gebied. Gevraagd wordt: Een effect berekening (mag globaal zijn) indien de A59 tussen Waalwijk en den Bosch afgewaardeerd gaat worden naar een provinciale 80 km weg.
		Antwoord	In de GOL is uitgegaan van het rijksbeleid als het gaat om maximale snelheid op rijkswegen. Het verlagen van de snelheid is in strijd met het beleid van de rijksoverheid. Deze berekening is daarom niet uitgevoerd. Verwezen wordt verder naar thema 2 onder het kopje algemeen.
10.j	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Groei van logistieke dienstverlening (24/7 pakketverzorging) zorgt voor extra verkeer, dat veel van het onderliggend weggenetgebruik gaat maken om de congestie op de A59 te vermijden. In PIP Gol dient hier een oplossing voor gevonden te worden.
		Antwoord	Landelijke trends, waaronder ook de groei van vrachtverkeer (incl. pakketbezorging), zijn onderdeel van het toekomstscenario wat als basis dient voor de verkeersprognoses. Deze ontwikkelingen zijn daarmee meegenomen in de uitgevoerde analyses voor PIP GOL.
10.k	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Het BBMA model is een statisch model. Slechts op enkele plaatsen is gebruik gemaakt van lokale dynamische microanalyses. Indiener wenst dit type analyse op veel meer kruispunten en knelpunten en op gebiedsniveau, o.a. op de op- en afritten op de A59, Vijfhoevenlaan / Mommersteeg, kruising Overlaatweg en randweg Drunen – West.
		Antwoord	Op basis van de planeffecten van GOL, zoals berekend in het verkeersmodel, is bezien op welke kruispunten sprake is van een significante toename van verkeer. De kruispunten en aansluitingen waar als gevolg van de GOL maatregelen een potentieel afwikkelingsknelpunt zou kunnen voordoen, zijn geselecteerd voor een nadere kruispuntanalyse waar de mate van doorstroming meer in detail is geanalyseerd. Hiervoor zijn verschillende rekentools en instrumenten gebruikt zoals de meerstrooksrotondeverkenner, Omni-X en COCON. Deze rekentools en instrumenten zijn bedoeld voor solitaire kruispuntberekeningen en houden geen rekening met andere kruispunten in de nabije omgeving (zoals eventuele terugslageffecten). Een dynamische simulatie, zoals met het programma VISSIM, kan hier wel rekening mee houden. Om die reden zijn kruispunten

			en aansluitingen waarbij de verwachting is dat eventuele knelpunten verder reiken dan het kruispunt zelf (bijvoorbeeld terugslag op ander kruispunt of op de afrit van de A59) dynamisch geanalyseerd met het rekenprogramma VISSIM. Met de rekentool VISSIM wordt een microsimulatie uitgevoerd voor een aansluiting in zijn geheel. Hierbij is ook rekening gehouden met de wisselwerking van de afzonderlijke kruispunten, bijvoorbeeld wanneer een wachtrij voor het ene kruispunt de afwikkeling op het nabijgelegen kruispunt beïnvloedt. De instrumenten die zijn gehanteerd zijn volledig afgestemd op de verschillende fasen in de planvorming van GOL.
10.l	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In hoeverre zijn de conclusies van o.a. I/C verhoudingen resp. verzadigingsgraad van de relevante kruispunten in de ochtend- en avondspits uit de 'Nut en noodzaakstudie A59, 15 april 2015' nog actueel tov de uitkomsten van de verkeersmodellering PIP GOL.
		Antwoord	In het kader van Nut & Noodzaak GOL zijn berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel van Rijkswaterstaat, het NRM-zuid uit 2013. Dit kent een lager detailniveau dan het regionale verkeersmodel en het daaraan afgeleide GOL verkeersmodel, dat gebruikt is voor de GOL. De meest recente berekeningen, zoals uitgevoerd met het projectspecifieke GOL verkeersmodel, geven de verkeerssituatie het beste weer.
10.m	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In de PIP GOL is geen inzicht gegeven in het bestemming- of regio verkeer. Er is ook geen inzicht van personen- en vrachtauto's in de kernen in de huidige situatie en na invoering van de GOL. Indien er wenst deze analyse opgenomen te zien in PIP GOL.
		Antwoord	Het verkeersmodel rekent met onderscheid naar auto en (middelzware en zware) vracht. Daarnaast is het mogelijk om analyses uit te voeren hoeveel verkeer bestemmings- of doorgaand verkeer is. Om dat voor iedere straat anders kan zijn (wanneer is iets 'doorgaand' en wanneer iets 'bestemming'?) zijn deze analyses niet voor alle straten uitgevoerd.
10.n	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In de plannen zou een betere onderbouwing van de bijdrage die fietsen aan het terugdringen van de automobiliteit kan leveren opgenomen moeten worden en op basis daarvan een uitgebreider maatregelenpakket binnen het GOL gebied. Data en informatie hierover wordt steeds minder schaars (Fietstelweek en Bikeprint).

		Antwoord	De GOL heeft onder andere als doel om een volledige fietsverbinding te realiseren voor het woon-werkverkeer tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch en tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk. Dit heeft geresulteerd in het mogelijk maken van een SFR tussen Waalwijk en Den Bosch en een goede fietsverbinding tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk. Dit is een substantiële bijdrage aan het terugdringen van de automobiliteit. Overigens zijn data een belangrijke pijler onder het provinciale programma gericht op de realisatie van snelfietsroutes in brabant. Er is een samenwerking met de NHTV, specifiek voor de fiets, waaruit onder andere BikePrint en de Fietspotentiescan zijn voortgekomen. Op basis van de analyses van de Fietspotentiescan is de route Waalwijk-Den Bosch opgenomen in het Brabantse Snelfietsroutenetwerk. Inmiddels is de opvolger van BikePrint, CyclePrint bijna klaar en ook de Fietsmonitor-Zuid waarin telgegevens (o.a. van B-Riders, de Fietstelweek en de tellussen/telininstallaties) gecombineerd zijn. De SFR Waalwijk – Den Bosch sluit straks naadloos aan op de SFR Waalwijk-Tilburg en Den Bosch – Oss en Den Bosch – Zaltbommel. Juist ook deze connecties buiten het GOL gebied maken deze SFR extra relevant.
10.o	170	Zienswijze	Volgens paragraaf 2.2.5 uit het achtergrondrapport Verkeer GOL Oost mag verkeersveiligheid niet verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie. Gemeend wordt dat door de verlegde op- en afrit 43 en de parallelstructuur de situatie wel degelijk verslechtert. Dit volgt uit pag. 64 van het achtergrondrapport onder het kopje verkeersveiligheid. Door een toename van het aantal voertuigkilometers over de 50 km/uur op de gebiedsontsluitingswegen scoort het NRD-alternatief slechter. Op de Vendreef ten noorden van de Nassaulaan gaat de verkeersintensiteit naar 9800! En ten zuiden van de Nassaulaan naar 4800 ten opzichte van de situatie referentie Plus. In figuur 4.15 van het achtergrondrapport op blz. 59 staat dat de rotonde bij de Vendreef onvoldoende capaciteit heeft in de avondspits met opstoppen tot gevolg. Voor de fietsers wordt de verkeerssituatie sowieso hier gevaarlijker. Zekere gelet op het nog aan te leggen snelfietspad. Ook is geen rekening gehouden met de nieuwe situatie Villapark Lavendel ten zuiden van de Nassaulaan. Het viaduct naar het dorp is nu al niet toereikend ingericht. Er is aan een zijde (kijkend over de A59) een open balustrade en aan de andere zijde rijden auto's rakelings langs. Kinderen alleen kunnen hier niet met goed fatsoen overheen Deze gevaarlijke situatie zal alleen nog maar verslechteren. Niet duidelijk is of en hoe het viaduct wordt aangepast om de toename van verkeersbewegingen op te vangen en de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers te garanderen

			Daarnaast ontstaat een knelpunt op de Catharinastraat. Verder is niet duidelijk hoe de verkeersveiligheid gegarandeerd wordt bij de toerit 43 (vanaf Nieuwkuijk) richting de A59 en de afrit vanaf de A59 Vlijmen in. In de stukken is onvoldoende gemotiveerd waarom de variant verlegde toe- en afrit de voorkeur heeft, zeker geelt op de leemten in kennis en informatie zoals beschreven in hoofdstuk 5 van het Achtergrondrapport.
		Antwoord	De verkeersveiligheid is beoordeeld op basis van risicocijfers en een toetsing van functie en gebruik van wegvakken. Op de 30- en 50 km/h-wegen is het verschil in risicocijfer in GOL Oost niet significant tussen GOL verlegde toe- en afrit en de referentie. In beide situaties is er een afname van circa 10% in het studiegebied GOL Oost voor het totaal aan 30 en 50 km/uur gebieden (zie ook bijlage 18 achtergrondrapport Verkeer GOL Oost (pag. 43). De door indiener genoemde verkeersintensiteiten zijn niet juist. Als bijlage bij de toelichting van beide inpassingsplannen is een overzicht gevoegd van verkeersintensiteiten op een groot aantal wegen in: 1. De referentiesituatie (autonome ontwikkelingen vastgesteld beleid). 2. De situatie na realisatie van de GOL (uitgaande van vastgesteld beleid) in 2030. Om de robuustheid van de plannen aan te tonen zijn ook de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt voor 1. De referentiesituatie Plus met ruimtelijke ontwikkelingen, die nog niet 'hard' zijn: de 'zachte plannen'. De voornaamste ontwikkelingen zijn woningbouw De Grassen (bijna 800 woningen), inbreiding Waalwijk (ruim 1.000 woningen), Landgoed Driessen (700 extra woningen) en Haven 8 (92 extra ha, fase 2). In totaal gaat het voor het studiegebied om 3.675 extra woningen en 2.524 extra arbeidsplaatsen). 2. De realisatie GOL en realisatie van de 'zachte' plannen (GOL Plus) in 2030. Het aantal verkeersbewegingen in de GOL situatie en de GOL Plus situatie staan hieronder aangegeven aan de Vendreef ter hoogte van het viaduct A59.

			<table><tr><td></td><td>GOL 2030 (mvt/etm)</td><td>GOL Plus 2030 (mvt /etm)</td></tr><tr><td>Vendreef ter hoogte van Viaduct A59</td><td>9.400</td><td>9.800</td></tr></table> Ter hoogte van het viaduct A59 (de Kennedybrug) en direct ten noorden en ten zuiden daarvan zullen de verkeersintensiteiten toenemen. In een raadsvergadering van 16 mei 2017 heeft de gemeenteraad van Heusden besloten om o.a. extra maatregelen te treffen op het wegvak Catharinastraat-Heistraat en ter hoogte van de Kennedybrug. Daarvoor zijn ook gelden gereserveerd. De rotonde bij de Vendreef heeft in de basis een knelpunt (fig. 4.15 van het achtergrondrapport Verkeer (GOL Oost)). Voor een goede doorstroming (goede afwikkeling) van het verkeer wordt voorgesteld om een meerstrooksrotonde toe te passen. Het betreft dan een knie rotonde met twee rijstroken zuidelijke parallelweg – Vendreef in de richting Catharinastraat (figuren 4.19 en 4.21 in hetzelfde achtergrondrapport). Deze optimaliseringsmaatregelen zijn inmiddels ook als zodanig opgenomen in het definitieve ontwerp. Situatie Villapark Lavendel is opgenomen in het Verkeersmodel GOL. Wat betreft de bedoelde leemte in kennis: deze richt zich met name op het gehanteerde model. Een model geeft een benadering van de werkelijkheid. Er kan niet met zekerheid gesteld worden dat de modelresultaten volledig betrouwbaar zijn. Maar het model voldoet wel aan de eisen die daaraan gesteld worden en is het beste dat er is. Het model is overigens getoetst met telgegevens. Uit deze toetsing blijkt dat het model kwalitatief voldoende is voor het gebruik in het kader van de MER en het PIP. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.		GOL 2030 (mvt/etm)	GOL Plus 2030 (mvt /etm)	Vendreef ter hoogte van Viaduct A59	9.400	9.800
	GOL 2030 (mvt/etm)	GOL Plus 2030 (mvt /etm)							
Vendreef ter hoogte van Viaduct A59	9.400	9.800							
10.p	21	Zienswijze	Toename en verschuiving verkeersoverlast naar woonwijken Waalwijk, Drunen en Vlijmen. Meer vrachtverkeer door de woonwijken. Welke maatregelen neemt de GOL om sluipverkeer in onze woon- en leefomgeving tegen te gaan.						

		Antwoord	De gevreesde verstoring van de nieuwe verkeersstructuur door sluipverkeer wordt nergens met gegevens onderbouwd. De GOL is er juist op gericht een dergelijke verkeersstructuur te realiseren dat sluipverkeer (zoeken naar kortere route) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Sluipverkeer ontstaat als het verkeer niet goed en veilig kan doorstromen. Hier is bij de planvorming uitgebreid naar gekeken. En zowel doorstroming als verkeersveiligheid is overal aanvaardbaar (al of niet na het toepassen van aanvullende maatregelen).
10.q	78	Zienswijze	Fietsverkeer en wandelaars zullen met veel meer moeite en lawaai de verschillende autostromen moeten trotseren.
		Antwoord	Door de aanleg van de randwegen bij Drunen en Vlijmen zal er meer lawaai komen in de Baardwijkse Overlaat en ten oosten van Vlijmen. Hiertegenover staan vele voordelen van de GOL maatregelen op allerlei fronten. Alles afwegende is besloten om de betreffende inpassingsplannen in procedure te brengen (zie ook de thema's 2A en 2E onder het kopje algemeen).
10.r	25	Zienswijze	Onsamenhangende gemaakte keuzes uit het verleden (bedrijventerrein het Hoog, woonwijk Geerpark) maken dat afrit 43 nu veel verkeer moet afwikkelen. Vanwege de oplossingen in de GOL zal dit ook zo blijven. Waarom is er met de mobiliteitsaspecten geen rekening gehouden bij de planvorming van de GOL? Duurzame en slimme op de toekomstgerichte oplossingen zijn als gevolg van eerder gemaakte keuzes in het geding gekomen.
		Antwoord	Door de verlegde toe en afrit 43 verdwijnen huidige problemen bij de aansluiting 43. Wat betreft duurzame en slimme oplossingen wordt verwezen naar thema 2 onder het kopje algemeen.
10.s	25, 37	Zienswijze	Indiener bevreemdt het dat geen onderzoek is gedaan naar veiligheid van fietsers op de oplossing voor fietsers aan de Wolput. Gezegd is dat er pas na de uitwerking een veiligheidsaudit komt, dat kan leiden tot aanpassing van het ontwerp. Dit geeft rechtsonzekerheid voor indiener als bewoner en eigenaar van de percelen. Dit veiligheidsonderzoek moet verricht zijn voorafgaand aan de uitwerking en definitieve invulling van het ontwerp. Indiener verbaast zich erover dat er zo onzorgvuldig wordt omgegaan met fietsers nu door het vervallen van een fietspad men 2 maal moet oversteken als men uit Drunen naar Vlijmen gaat. De fietsbond zou dit ontwerp hebben goedgekeurd. Waarom is de fietsbond hierbij wel betrokken en niet de bewoners. De fietsbond heeft geen praktijk en belevingservaring in het betreffende gebied en heeft een aantal onveilige situaties over het hoofd gezien. Mogelijk ook veroorzaakt door onduidelijke niet recente tekeningen.
		Antwoord	In het kader van het opstellen van het ontwerp is uitgebreid gekeken naar de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid was een van de uitgangspunten van het ontwerp. Besloten is om gehoor te geven aan de zienswijze. Het huidige fietspad aan de zuidzijde van de Wolput zal gehandhaafd blijven. De vormgeving van een veilige oversteek bij de afrit van de A59 wordt nog nader uitgewerkt.

			Overigens verbetert de verkeersveiligheid nabij de Wolput voor fietsers door de aanleg van een tweerichtingen fietspad ten noorden van de Wolput. Er blijft voor de fietsers een veilige oversteekplaats ter hoogte van de tunnel onder de A59. Verder zal het verkeer op de Wolput ten opzichte van de referentiesituatie afnemen. Tenslotte is voor de hele GOL reeds een verkeersveiligheidsanalyse (VVA) uitgevoerd. Dit in verband met het op te stellen contract voor de aannemer. Uit deze analyse blijkt dat er geen grote onvolkomenheden zijn. Er zijn wel aandachtspunten, die de aannemer verder in overleg met de opdrachtgever zal uitwerken. Die uitwerkingen zijn inpasbaar en uitvoerbaar kijkend naar regels en verbeelding van het PIP. De VVA bevestigt dus dat de GOL voldoet aan eisen van verkeersveiligheid voor snel- en langzaam verkeer in het hele GOL gebied.
10.t	25, 37	Zienswijze	Indiener is verteld dat de wachttijden in de spits om van de percelen aan de Wolput de weg op te komen na realisatie van de GOL nagenoeg gelijk zullen zijn als in de huidige situatie. Deze wachttijd is onacceptabel. Indiener is verteld dat voor het verminderen van de wachttijden geen oplossingen voorhanden zijn. Het gebeurt op vele plaatsen in het land. Alleen door gedragsveranderingen van de automobilist kan dit worden opgelost, zo werd gesteld. Vreemd dat dit geconstateerd wordt, maar er niets mee gedaan wordt in het ontwerp. Het is onduidelijk welke maatregelen getroffen worden om het gedrag te veranderen.
		Antwoord	Het op – en afrijden van de percelen is met name in de ochtend- en avondspits lastig. In vergelijking met de bestaande situatie is er sprake van minder verkeer op de Wolput. Daartegenover staat dat door het realiseren van een aparte links- en rechtsafstrook er een betere doorstroming op de afrit van de A59 ontstaat. Dit heeft als gevolg dat de hiaattijden om op te rijden vanaf het perceel kleiner worden. De nieuwe situatie wordt echter als niet onacceptabel beschouwd. Er zijn ook geen richtlijnen/ normeringen (wachttijden) voor oprijden vanaf percelen van derden. Overigens zijn er ook geen richtlijnen/ normeringen (wachttijden) voor oprijden vanaf percelen van derden.
10.u	26, 27, 28, 30, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 48, 49, 53, 61, 72, 74, 76, 79, 81, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 103, 104,	Zienswijze	De verkeersveiligheid in het gebied in totaal neemt af t.o.v. de referentie situatie. O.a ook in de omgeving Biesheuvelaan-Vijfhoevenlaan te Vlijmen. Jonge gezinnen met kinderen moeten daar viermaal per dag een extreem drukke weg oversteken. Hoewel op een aantal plaatsen de verkeersdruk wordt verminderd, neemt deze op andere plaatsen toe. Omdat deze effecten vaak buiten het plangebied optreden, is niet duidelijk hoe met de toename wordt omgegaan en welke (aanvullende) maatregelen er worden genomen.

	105, 106, 107, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 122, 124, 125, 126, 129, 140, 130, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 154, 157, 159, 160, 162, 163, 164, 170, 184, 185, 191, 193, 199, 209, 211, 212, 213		De ontwikkeling van de Grassen lijkt de reden te zijn om snel de GOL plannen in procedure te brengen. Dat die plannen te duur zijn, extra problemen veroorzaken en de drukte op de A59 niet verminderd wordt hierdoor voor lief genomen. Slechte zaak!
		Antwoord	In de achtergrondrapport Verkeer Oost is onderzocht wat de effecten zijn van de GOL maatregelen op erftoegangswegen in de verschillende kernen en daarbuiten (30 en 60 km/h-wegen). Op sommige erftoegangswegen zal extra verkeer komen. Wanneer het gebruik (intensiteit) op dergelijke wegen hoger wordt dan passend bij de functie is er sprake van een potentieel verkeersveiligheidsknelpunt. Alle erftoegangswegen met een toekomstige intensiteit van 4.000 mvt/etm of meer zijn beschouwd. Op geen van de wegen in de omgeving van de Vijfhoevenlaan (zoals de Biesheuvellaan, Mommersteeg, Verdilaan, Prins Bernhardlaan, Beethovenlaan, Mozartlaan, Wilhelminastraat, Julianastraat en Meliestraat) is sprake van een toekomstige intensiteit welke hoger is dan maximaal gewenst voor dit type wegen vanuit het Duurzaam Veilig principe (streefwaarden). Overigens is het goed te melden, dat in de Verdilaan eenrichtingsverkeer komt. Ook zal de voorrangssituatie van de kruising van de Verdilaan met de Vijfhoevenlaan worden aangepast. Het is zeker niet zo dat de GOL plannen alleen voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de Grassen zijn ontwikkeld. Een ander belangrijk doel is een betere scheiding van verkeer: bovenregionaal doorgaand verkeer op de A59, regionaal en verkeer binnen de kernen via een gebiedsontsluitingsweg (zoals een randweg of parallelweg) en verkeer met een lokale bestemming via erftoegangswegen (wegen waarbij veelal sprake is van een combinatie van langzaam en gemotoriseerd verkeer, meestal zonder gescheiden fietspaden).

			Per saldo verbetert met deze scheiding de kwaliteit van de leefomgeving, omdat hiermee de verkeersintensiteit in de kernen wordt gereduceerd en omdat de geluidseffecten langs snelwegen en gebiedsontsluitingswegen beter gemitigeerd kunnen worden (met bijvoorbeeld een geluidsscherm) dan langs erftoegangswegen.
10.v	88, 92	Zienswijze	De plannen ter plaatse van de Wolput, ten oosten van het viaduct onder de A59, doen (verdere) afbreuk aan de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De plannen bieden geen oplossing voor de bestaande lange wachttijden in de spits voor verkeer dat op de Wolput in westelijke richting gaat, die effect hebben op andere verkeersstromen, de bereikbaarheid van percelen aan de Wolput en kunnen leiden tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres en sluiproutes. Een en ander staat bovendien vooralsnog aan de weg aan de wens van indiener om een nieuwe woning te realiseren op diens perceel aan de Wolput. Ook de voorziene aanleg van een dubbel fietspad ten noorden van de Wolput is voor fietsers funest, omdat zij nu tweemaal over moeten steken. Indiener stelt voor om het volgende alternatief in overweging te nemen: verplaatsen van de Wolput in zuidelijke richting (gronden die ook al in bezit zijn). Met onder meer een smalle rijbaanscheiding, zou de wachttijd zoals beschreven aanzienlijk kunnen worden verkort. Ook is ten noorden van de huidige weg geen extra ruimtebeslag nodig. De parallelweg dient als ontsluiting van de percelen en kan in oostelijke richting aansluiten op de Wolput. Een rotonde is daar ook te overwegen. Aan de westzijde kan de parallelweg aansluiten ter hoogte van het viaduct onder de A59.
		Antwoord	Door de aanleg van de verlegde op- en afrit 43 verbetert de situatie op de Wolput qua verkeersintensiteiten. Zie ook tabel 3.3. uit de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). In het NRD alternatief (turbo-rotonde aansluiting 43) wordt een verkeersintensiteit verwacht van 16.000 mvt/etm op de Wolput West. Door de aanleg van een verlegde op- en afrit vermindert deze intensiteit tot 11.000 mvt/etm. Dat is ruim onder het huidige aantal (2017) verkeersbewegingen van 12.500 mvt/etm. In het planproces zijn vele alternatieven en variaties daarop bekeken. De VKA blijkt het beste te voldoen aan de doelen van de GOL en zorgt voor een acceptabele situatie op de Wolput als het gaat om o.a. doorstroming, etc. Het al of niet kunnen bouwen van een nieuwe woning heeft geen betrekking op de plannen voor de GOL. Indiener kan hiervoor een afzonderlijk verzoek indienen bij de gemeente Heusden. Overigens valt niet in te zien dat door de GOL een nieuwe woning hier niet mogelijk zou zijn.
10.w	121	Zienswijze	Gedeelte Wolput – vanaf Schweitzertunnel tot viaduct.

			Indieners zijn niet overtuigd waarom vanaf de Mortelweg tot het viaduct een dubbel fietspad aan de noordzijde moet worden aangelegd. Indieners doen een dringend beroep om te bestuderen of het aan de zuidzijde liggend fietspad gehandhaafd kan worden. Na realisatie van de plannen van de GOL blijft de situatie gevaarlijk op de T-kruising door het autoverkeer vanaf de rotonde. Indiener stelt voor verkeerslichten te plaatsen voor het verkeer uit zuid, west en oost. Een tweede mogelijkheid is het verkeer komende van de Abdijlaan eerst rondom de rotonde te leiden. Door de verlenging van de Spoorlaan aan de zuidzijde en de afsluiting van afrit 44 verandert de functie van doorstomend verkeer van de wegen Grote Kerk, Akkerstraat en Wolput in overwegend normaal dorpsverkeer. Indiener stelt voor een maximumsnelheid in te stellen van 30 of 40 km/uur en door het aanleggen van autovriendelijke verkeersdrempels, zoals in de Nassaulaan, waardoor de verkeersveiligheid wordt bevorderd. Het bevordert de verkeersveiligheid als naast de uitrit van de Mortelweg naar de Wolput een beveiligde oversteekplaats voor fietsers en voetgangers wordt aangelegd, omdat de Mortelweg vaak wordt gebruikt door fietsers en voetgangers.
		Antwoord	Besloten is om gehoor te geven aan de zienswijze. Het huidige fiets- en voetpad aan de zuidzijde van de Wolput zal gehandhaafd blijven. De vormgeving van een veilige oversteek bij de afrit van de A59 wordt nog nader uitgewerkt. Wat betreft de genoemde verkeersmaatregelen. Deze kunnen worden meegenomen in het proces om te komen toe een nieuwe GVVP. Inmiddels is voor de hele GOL reeds een verkeersveiligheidsanalyse (VVA) uitgevoerd. Dit in verband met het op te stellen contract voor de aannemer. Uit deze analyse blijkt dat er geen grote onvolkomenheden zijn. Er zijn wel aandachtspunten, die de aannemer verder in overleg met de opdrachtgever zal uitwerken. Die uitwerkingen zijn inpasbaar en uitvoerbaar kijkend naar regels en verbeelding van het PIP. De VVA bevestigt dus dat de GOL voldoet aan eisen van verkeersveiligheid voor snel- en langzaam verkeer in het hele GOL gebied.
10.x	132, 133	Zienswijze	De oversteek bij de Wolput (20 meter vanaf perceel van indiener) naar de andere kant van de weg is zeer onhandig/onveilig gekozen, dit daar deze gelegen is direct naast de dubbele opstelstrook van de afrit. Reeds nu al valt te voorzien dat dit gaat leiden tot zeer verkeersonveilige situaties.
		Antwoord	Inmiddels is voor de hele GOL reeds een verkeersveiligheidsanalyse (VVA) uitgevoerd. Dit in verband met het op te stellen contract voor de aannemer. Uit deze analyse blijkt dat er geen grote onvolkomenheden zijn. Er zijn wel aandachtspunten, die

			de aannemer verder in overleg met de opdrachtgever zal uitwerken. Die uitwerkingen zijn inpasbaar en uitvoerbaar kijkend naar regels en verbeelding van het PIP. De VVA bevestigt dus dat de GOL voldoet aan eisen van verkeersveiligheid voor snel- en langzaam verkeer in het hele GOL gebied.
10.y	136, 138	Zienswijze	De GOL leidt tot voor de kern Haarsteeg in het algemeen en de Tuinbouwweg en Mommersteeg in het bijzonder tot een toename van verkeersdruk en verkeersveiligheid en in die zin tot een afname van de leefbaarheid. Als gevolg van de in GOL voorgestelde verkeersstructuur ontstaat een aanzienlijke toename van verkeer op de Tuinbouwweg en Mommersteeg. Dit blijkt uit het verkeersplan. Deze wegen voldoen daardoor niet aan de criteria voor Duurzaam Veilige wegen (GVVP Heusden). Voorgesteld wordt om aanvullende maatregelen te treffen op deze wegen en aansluitende erftoegangswegen t.b.v. de verkeersveiligheid. In het PVVP is bovendien het aandeel vrachtwagens onderschat; dit dient nader onderzocht te worden. Een toename van 350% met een groot aandeel vrachtwagens op het weggedeelte Tuinbouwweg ten oosten van de Mommersteeg is absoluut ongewenst. Specifiek wordt gewezen op de kruising Mommersteeg-Tuinbouwweg. Deze is in het GVVP als locatie met veel ongelukken aangemerkt, maar het PIP laat hier driemaal zoveel verkeer toe. Maatregelen op korte termijn zijn noodzakelijk. De kruising moet daarom meegenomen worden in het PIP, of maatregelen dienen overeengekomen te worden. Indiener vraagt in het bijzonder aandacht voor fietsers, schoolgaande jeugd en ouderen, waarmee onvoldoende rekening is gehouden in het PIP en PVVP. Middelbare scholieren uit Haarsteeg maakt het meest gebruik van de Tuinbouwweg en de Mommersteeg. Het nieuwe fietspad tussen Haarsteeg en aansluiting 43 is geen doelmatige verbinding voor de schooljeugd. Als alternatief wordt een verbinding naar 's-Hertogenbosch via de Priemsteeg voorgesteld.
		Antwoord	De te verwachten verkeersintensiteiten op de Mommersteeg zullen na de realisatie van de GOL maatregelen ten opzichte van de referentiesituatie (alleen de vastgestelde plannen) sterk afnemen (van 5.500 naar 4.100 mvt/etm (zie ook bijlage 27 van de toelichting van beide inpassingsplannen: de verkeersintensiteitenkaart). Wanneer gekeken wordt naar de Referentie Plus en de GOL Plus (inclusief zachte plannen) is er op de Tuinbouwweg een afname van 6.600 naar 2.900 mvt/etm. Op de Tuinbouwweg is ook sprake van een afname van 1.200 naar 1.100 mvt/etm. Wanneer gekeken wordt naar de Referentie Plus en de GOL Plus (inclusief zachte plannen) is er op de Tuinbouwweg wel een toename (van 1.300 naar 2.900 mvt/etm). Deze toename past binnen de functie van de Tuinbouwweg als erftoegangsweg.

			Wat betreft afwikkelingscapaciteit zal ook het kruispunt Mommersteeg-Tuinbouwweg het verkeer kunnen verwerken. Bij de actualisering van het GVVP zal bezien worden of er vanuit oogpunt verkeersveiligheid aanvullende maatregelen op onderhavig kruispunt gewenst zijn.
10.z	93	Zienswijze	Inderdaad dient de situatie rond de huidige op- en afrit A59 bij de Grote Kerk verbeterd te worden, maar niet door het probleem te verplaatsen en verergeren op de Vijfhoevenlaan, de aansluiting van die weg op de Mommersteeg, en de toenemende verkeersdruk in Julianastraat en Wilhelminastraat. Vlijmen is gediend met spreiding van het probleem en niet met verplaatsing. Naar de mening van indiener: 1. Dient alles in het werk te worden gezet om afrit 44 eenzijdig open te houden. 2. Dient er een (gedeeltelijke) aansluiting van de Meliestraat op de rondweg te komen. 3. Dient de geplande aansluiting op de Vijhoevenlaan gerealiseerd te worden. 4. Dient een deel van de Hongerenburgweg gebruikt te worden ter ontsluiting van de toekomstige wijk De Grassen (eventueel met een knip in het midden om sluiptverkeer van en naar de Mommersteeg in te dammen). 5. Dient de verkeersafwikkeling van afrit 43 opnieuw in ogenschouw genomen te worden, mede gezien de toenemende verkeersdruk op die omgeving bij realisatie van de wijk Het Geerpark (veel ideeën in het zgn. plan Taken zijn daarvoor m.i. goed bruikbaar). 6. Dient de randweg direct aan te sluiten op de Tuinbouwweg (dit moet niet gefaseerd gebeuren ter voorkoming van een aantal te voorziene extra problemen op de Vijhoevenlaan en Mommersteeg). 7. Dienen specifieke opdrachten/aanbevelingen gegeven te worden aan de gemeente Heusden om de verkeersveiligheid op de Vijfhoevenlaan te bezien in het licht van realisatie van de nieuwe woonwijk De Grassen met naar verwachting heel veel overstekende kinderen die naar de basisschool gaan. (blijft een stoplicht vrije gemeente nog realiseerbaar).
		Antwoord	Bij thema 2E onder het kopje algemeen wordt uitgebreid ingegaan op de keuze voor het VKA Randweg Vlijmen. Verder wordt verwezen naar het kopje algemeen van thema 2, waar ingegaan wordt op het alternatievenonderzoek. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de afrit 43 en de situatie op de Wolput. Verwezen wordt naar thema 2D onder het kopje algemeen.
10.aa	98	Zienswijze	Door filevorming op de A59 gaat het verkeer zijn weg zoeken op het onderliggend wegennet. Navigatiesystemen geven immers bij filevorming alternatieven aan. Deze effecten zijn niet meegenomen in de verkeersrapportage

		Antwoord	Als gevolg van het opheffen van enkele aansluitingen op de A59 neemt de verkeersintensiteiten op de A59 met gemiddeld 3 tot 5% af. De doorstroming op de A59 verbetert hierdoor. Van extra filevorming door de GOL maatregelen is dus geen sprake. Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij thema 1 en naar de reactie op zienswijze 2.f.
10.ab	114, 115, 124, 140, 148, 149, 154, 164, 211, 212, 213	Zienswijze	Een extra weg is beslist niet nodig. Op- en afrit 43 kunnen blijven. De oprit naar de A59 zou verlengd kunnen worden, zodat het verkeer met aangepaste snelheid van het overige verkeer kan invoegen. Als de andere aangereikte punten van variant 62 worden overgenomen is bij oprit 43 naar de A59 richting A2 de druk van de ketel. De noodzaak tot aanpassingen bij de afrit 43 worden nog kleiner als ook het verkeer vanuit Waalwijk en Drunen geactiveerd wordt het Ei van Drunen te gebruiken. Tevens zou dit voorkomen dat sluipverkeer van Waalwijk Drunen naar 's-Hertogenbosch via de parallelstructuur gaat lopen. Deze alternatieven zouden integraal beoordeeld en uitgewerkt dienen te worden. Minister heeft bekend gemaakt de A2 tussen Deil en Vught te gaan aanpassen (Omroep Brabant d.d. 8 december 2017). Hierdoor zal de doorstroming van de A59 naar de A2 verbeteren. Tot het zover is kunnen met aangepaste snelheidsregulerende maatregelen de GOL plannen worden herzien en zijn geen ingrijpende aanpassingen nodig aan de zuidkant van de A59 tussen de Jkh De la Courstraat Vlijmen en de Tunnelweg.
		Antwoord	De huidige rotonde Nieuwkuijk heeft onvoldoende capaciteit om de toekomstige verkeersvraag af te wikkelen. De aanleg van een verlegde aansluiting 43 is noodzakelijk om voor een goede doorstroming te zorgen, zowel op het hoofdwegennet als onderliggend wegennet (zie ook thema 2D onder het kopje algemeen). Wat betreft genoemde varianten en hoe daarmee is omgegaan wordt verwezen naar het kopje algemeen bij thema 2E.
10.ac	101	Zienswijze	De Wolput zou ontlast kunnen worden door het verplaatsen van de (noordelijke) afrit 43 in westelijk richting.
		Antwoord	Dit is niet mogelijk vanuit regelgeving en geldende normen conform de richtlijnen voor het ontwerpen van Autosnelwegen van Rijkswaterstaat (ROA RWS). Deze variant is ook in het trechteringsproces meegenomen (zie alternatief 77 in bijlage III bij het MER (bijlage 3 van de toelichting van beide inpassingsplannen). Door de aanleg van de verlegde aansluiting 43 wordt de Wolput ook ontlast. Zie ook tabel 3.3 uit de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen).
10.ad	101	Zienswijze	Het gebruik van de Wolput zou ingeperkt kunnen worden door snelheids beperkende maatregelen, bv verkeersdrempels en een maximumsnelheid van 30 km/uur.

		Antwoord	De Wolput is binnen het GVVP Heusden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Omdat de Wolput binnen de bebouwde kom ligt, geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Ook maakt deze weg deel uit van zowel een calamiteitenroute als busroute. Er wordt dan ook zeer terughoudend omgegaan met het treffen van snelheidsremmende maatregelen op een weg met dergelijke functies.
10.ae	50	Zienswijze	In het PIP is een knip in de Voordijk opgenomen. De knip dient bij de start van de realisatie PIP gerealiseerd te worden. Indien dit niet mogelijk is dan dient in het contract van de uitvoerende partij opgenomen te worden dat de Voordijk niet toegankelijk is voor bouwverkeer.
		Antwoord	Het betreft hier een uitvoerende taak bij de start van de werkzaamheden. Dit is niet ruimtelijk relevant en kan niet worden geregeld in het bestemmingsplan. In de voorbereiding van de uitvoering zal straks in overleg met de aannemer en de gemeente Heusden worden bepaald welke wegen voor bouwverkeer gebruikt mogen worden. Wij zullen er daarbij op inzetten dat de Voordijk niet voor bouwverkeer gebruikt zal worden. Dat wordt dan ook in het contract met de aannemer vastgelegd.

Conclusie

Besloten is om gehoor te geven aan 1 van de zienswijzen en het huidige fietspad aan de zuidzijde van de Wolput te handhaven.

Voor het overige geven deze zienswijzen geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

11			Thema 11: Cultuurhistorie, Archeologie en Landschap
		Algemeen	Een groot aantal zienswijzen heeft betrekking op een veronderstelde aantasting van de Baardwijkse Overlaat (BO). Dit onderdeel wordt dan ook hieronder nader toegelicht. Vooropgesteld moet worden, dat de A59 met bijbehorende infrastructuur in de huidige situatie een forse belemmering van de noord-zuidstructuren van de BO vormt, zowel in landschappelijke, cultuurhistorische als ecologische zin. Geheel of nagenoeg opheffen van deze barrière is niet reëel met het oog op andere bestaande en toekomstige belangen. Wel dient vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening én het provinciaal beleid, te worden gestreefd naar het zoveel mogelijk voorkomen van nieuwe negatieve effecten en indien deze niet kunnen worden voorkomen, naar compensatie. De BO is op de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant (CHW) als vlak van provinciaal belang aangeduid. De CHW is verankerd in de Verordening ruimte, artikel 22. Ingrepen in het cultuurhistorisch vlak dienen zich te richten op behoud, versterking of duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden en kenmerken van het gebied. Bij de BO betekent dit

			specifiek het behoud van open landschap en afstemmen van natuurontwikkeling, waterberging en stedelijke uitbreiding op de cultuurhistorische identiteit van de Overlaat (zie nader hieronder). Het aanleggen van uitgebreide verkeersinfrastructuur in het cultuurhistorisch vlak is in beginsel (zonder compensatie/mitigatie) strijdig met de Verordening ruimte. Daarom is het cultuurhistorisch belang nadrukkelijk in de besluitvorming rondom de GOL plannen betrokken. In paragraaf 7.8.3 van de toelichting wordt op dit aspect al specifiek ingegaan, maar onderstaand wordt een en ander nog nader toegelicht. Voorafgaand wordt daarbij opgemerkt, dat de aantasting van de BO vanwege ruimtebeslag voor de nieuwe infrastructuur bij de planuitwerking gedurende het proces zoveel mogelijk is geminimaliseerd. Om het cultuurhistorisch belang (overeenkomstig de Verordening ruimte) te kunnen borgen, is het noodzakelijk om de specifieke waarden en het belang van de BO in beeld te brengen en vervolgens te bezien op welke wijze het beste recht kan worden gedaan aan deze belangen. De BO werd in 1765 aangelegd om de druk op de dijken van Maas en Merwede te verminderen door een deel van het aanstormende Maaswater vanaf Bokhoven via een alternatieve route om te leiden. Daardoor werden ook 's-Hertogenbosch en omgeving ontlast. Het is de enige overlaat die in deze tijd in Nederland is aangelegd en een icoon van de waterstaatsgeschiedenis. Het oorspronkelijke idee hiervoor dateerde al van 25 jaar eerder. Naast het droog houden van de hoofdstad van Noord-Brabant en omliggende dorpen was de BO ook een verdedigingswerk, als militaire inundatie onderdeel van de Zuiderwaterlinie. Dit functioneerde van 1766 tot 1911. Essentieel voor het behoud, versterking of duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden en kenmerken van de BO, is dat de historische gelaagdheid zichtbaar blijft of zichtbaar wordt gemaakt. Hiervoor is het essentieel om naar de geschiedenis van de Overlaat als geheel te kijken, en niet alleen naar de 'late' periode van 20^e en 21^e eeuw. Interessante fasen daarbij zijn: • Van 1765 tot 1882 (bijna 120 jaar) is de BO 'brugloos' en dus een aaneengesloten, open gebied. • Vermeldenswaardig is dat in 1826 de BO breder is gemaakt. Hierbij werd de Drunense korenmolen verplaatst. Doordat de overlaat van 622 m naar 1022 m werd gebracht, zou later in de BO duidelijk de langste brug van de Langstraat worden opgetrokken. Ter vergelijking: de brug in de Moerputten is 'maar' een kleine 600 m lang. • 1882-1885: bouw brug in de BO met 52 pijlers, totale lengte 880 m. • 1907-1911: bouw van het Drongelens Kanaal. • 1923: een van de pijlers is verzakt, door de aanleg van het Drongelens kanaal is de overlaat functie overbodig geworden en werden in 1923 en 1924 enkele openingen vervangen door een aarden dijklichaam. Aan Drunense kant blijft een
--	--	--	---

			noodoverlaat met 18 brugdelen met 17 pijlers overeind in geval van een noodsituatie. Over het Drongelens kanaal bleven 10 brugdelen met 9 pijler overeind. Het zand van het dijklichaam was afkomstig uit de Loonse en Drunense Duinen. • 1944: Duitsers blazen de brug over het Drongelens kanaal op. • 1945: De brug over het Drongelens kanaal wordt hersteld. De pijlers die hersteld worden, worden niet meer gemaakt voor een dubbelspoorlijn, maar een enkel spoorlijn. • 1946: op enkele brugdelen na wordt de spoorlijn door de BO op een dijklichaam aangebracht. Van de verschillende brughoofden werd de hardstenen bedekking gebruikt bij herstel van de brug over het Hollands Diep. • 1953: De zee kwam tot aan de winterdijk en de zeedijk, tot aan de A59. • Beëindiging spoorfunctie: 1950 gesloten voor reizigersvervoer, in 1972 voor goederenvervoer. • Thans resteren nog 14 overspanningen, 10 in de brug over het Drongelens kanaal, één over de Overstortweg en 3 over de Eindstraat. Van de ruim 250 jaar dat de BO bestaat, is deze bijna de helft (120 jaar) brugloos. Vanaf 1885 tot 1923 (38 jaar) is de spoorbrug door de BO open, gebouwd op 52 pijlers vanwege het belang van de overlaat- en inundatiefunctie. Daarna blijft de spoorbrug tot het eind van de Tweede Wereldoorlog deels open. Pas na de Tweede Wereldoorlog wordt de spoorbrug volledig 'bedijkt'. Conform artikel 22 van de Verordening ruimte wordt ingezet op versterking of duurzame ontwikkeling om de aantasting van het cultuurhistorisch vlak te mitigeren. Zoals uit het historisch overzicht blijkt, is er in de BO vrijwel altijd sprake geweest van openheid, ofwel doordat er geen spoorbrug aanwezig was, ofwel doordat deze met een open constructie uitgevoerd was. De spoorbrug wordt door Provinciale Staten uit cultuurhistorisch oogpunt van groot belang geacht, omdat deze een wezenlijk onderdeel van de geschiedenis van de Langstraat vormt. Tevens kan de spoorbrug door de snelfietsroute worden benut, waarmee de recreatieve mogelijkheden en de beleving van de BO worden vergroot. Anderzijds wordt ook de openheid van de BO vanuit historisch, landschappelijk én ecologisch oogpunt van waarde geacht. Met het gedeeltelijk openmaken van de spoordijk en de bouw van een fiets- en wandelbrug met referentie naar de oude open spoorbrug, komt de noord-zuid openheid van de BO weer volledig tot haar recht en krijgt de spoordijk ook weer betekenis in
--	--	--	--

			relatie tot de inundatie- en overlaathoutfunctie. Hiermee wordt recht gedaan aan de hiervoor beschreven belangen. De ontwikkeling van de fietsbrug (die ook gebruikt kan worden door wandelaars) wordt daarom gezien als een belangrijke mitigerende maatregel in de totale gebiedsontwikkeling in de BO. Met de ontwikkeling als moderne snelfietsroute krijgen de cultuurhistorische waarden van het oude spoortracé ook betekenis voor de toekomst. Daarbij worden de (rijks-)monumentale bruggen behouden en betekenis gegeven in de historische gelaagdheid van de spoorbrug. Een architectonisch ontwerp van de nieuwe situatie is als bijlage 23 bij beide inpassingsplannen gevoegd. Met de gekozen mitigerende maatregel, wordt recht gedaan aan artikel 22 van de Verordening ruimte en wordt het cultuurhistorisch belang van de BO nadrukkelijk behartigd. Ook wordt recht gedaan aan de historische functie van zowel de BO zelf als de spoorbrug door het gebied. Daarmee worden de negatieve effecten die de aanleg van de GOL infrastructuur heeft, gecompenseerd en versterkt. Het inpassingsplan is dan ook gericht op behoud, herstel en duurzame ontwikkeling van cultuurhistorische waarden en kenmerken van de BO. De oude spoorbruggen in het Halve Zolenlijntje zijn integraal onderdeel van het nieuwe brugontwerp. Conform de structuurvisie gaan de monumenten zo een bijdrage leveren aan een duurzame gebiedsontwikkeling, zoals onder meer beoogd met de nieuwe Wro. Hieraan is een inhoudelijke veranderopgave verbonden: 1. Van 'objectgericht' naar 'omgevingsgericht' (meer samenhang tussen monumentenzorg en ruimtelijke ordening). 2. Van 'conserverend' naar 'ontwikkend' (behoud door ontwikkeling).
11.a	32, 33, 35, 45, 46, 55, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 73, 83, 114, 119, 124, 140, 141, 149, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 172, 175, 178, 190, 191, 195, 196, 203, 208, 211, 212, 213, 221	Zienswijze	De compensatie voor cultuurhistorie is verschrikkelijk en cultuurvernietigend: 1. Afgraven van een historische spoordijk, waarbij de bestaande gerestaureerde bruggen hun historische vervoersmissie (nu t.b.v. fietsers) verliezen en museumstukken dreigen te worden. 2. Overgebleven dijkgedeelten worden t.b.v. de cultuurbeleving ontdaan van begroeiing, wat schadelijk is voor natuur en de EHS/NNN van de Heidijk en de EHS/NNN van het Drongelens Kanaal. 3. Fietsers worden in de kou gezet, terwijl PIP het fietsverkeer juist wil bevorderen. Waarom dit onzalige plan doordrukken terwijl zowat alle betrokkenen/gebruikers van/in het gebied, organisaties als de Federatie behoud de Langstraatspoorbruggen, de Heemkundekringen, de fietsersbond en vele anderen dit een niet-wijs/onverstandig/niet-werkend idee vinden? Om de dijken beter te laten uitkomen moeten er (vlakbij) op de Zeedijk juist wel bomen komen (zij accentueren de dijk!).

		Antwoord	Zoals onder het kopje 'algemeen' uitgebreid is toegelicht, is de cultuurhistorische waarde en functie van de BO en de spoorbrug niet ingegeven door de huidige invulling met een dichte dijkstructuur, maar door een noord-zuid openheid en functie als overlaat c.q. voor inundatie. Deze waarden en functies worden met het open maken van de spoordijk in ere hersteld. Bij het thema onder het kopje algemeen is al aangegeven, dat de BO nu een landbouwgebied is. Voor natuur heeft de BO op provinciaal niveau een verbindingfunctie: dieren hebben hier niet hun primaire verblijfsgebied, zij trekken erdoorheen. Daarom wordt de ecologische verbindingszone langs het Drongelens kanaal en de ecologische verbindingszone in oost-west richting ten noorden van de A59 aangelegd. Daarmee wordt het NNB in de BO vervolmaakt. Er dient in de BO door het project GOL circa 4,75 ha natuur gecompenseerd te worden. Maar er wordt in totaal circa 9,2 hectare NNB aangelegd. Dus veel meer dan gecompenseerd behoeft te worden. Er komt natuur bij! Naast dit hoofdnetwerk wordt in de BO ook ingezet op extra verrijkingsmaatregelen om het gebied een impuls te geven en het monotone karakter te doorbreken. Daartoe wordt een zone tussen de Heidijk en de Westelijke randweg Drunen ingericht als natuurlijk gebied (hooiland met poelen). Verder komt er een natuurzone onder de nieuwe fiets- en wandelbrug, daar waar de spoordijk wordt opengemaakt. Het gebied wordt daarmee aantrekkelijker voor kleine zoogdieren, amfibieën en insecten. Zij kunnen langs de oostzijde van de BO door deze zones de EVZ langs het Drongelenskanaal weer bereiken. Daarmee wordt dus veel meer natuur aangelegd dan dat er daadwerkelijk in de BO verdwijnt. Een deel van de spoordijk zal overigens ook gehandhaafd blijven (o.a. direct ten oosten van het Drongelens Kanaal, waar zich een dassenburcht bevindt, dat behouden zal blijven met het daarbij aanwezige groen (ongeveer de helft van de dijk blijft in totaal behouden). Ten slotte wordt het belang van fietsers met de GOL plannen in de BO nadrukkelijk versterkt. De realisatie van de snelfietsroute maakt dat een betere verbinding voor fietsers wordt gecreëerd. Met het openmaken van de spoordijk, kunnen fietsers (en wandelaars) de omgeving in en rondom de BO beter dan in de huidige situatie beleven.
--	--	----------	--

			De oude spoorbrugdelen worden geen museumstukken, zij zijn integraal onderdeel van het nieuwe brugontwerp. Conform de structuurvisie gaan de monumenten zo een bijdrage leveren aan een duurzame gebiedsontwikkeling, zoals onder meer beoogd met de nieuwe Wro. Hieraan is een inhoudelijke veranderopgave verbonden: 1. Van 'objectgericht' naar 'omgevingsgericht' (meer samenhang tussen monumentenzorg en ruimtelijke ordening). 2. Van 'conserverend' naar 'ontwikkeland' (behoud door ontwikkeling). De nieuwe spoorbrug komt langs de oude spoorbrugdelen te liggen. De snelle fietsers maken gebruik van het nieuwe gedeelte, de recreatieve fietsers en wandelaars maken van het oude gedeelte gebruik. Daar waar de dijk wordt opengemaakt kunnen de wandelaars en recreatieve fietsers gebruik maken van de snelfietsbrug, die hier breder zal zijn. In het nieuwe ontwerp loopt dit naadloos in elkaar over. Het ontwerp is ook zodanig gemaakt, dat de nieuwe brug de oude brugdelen respecteert en extra benadrukt. In de toelichting van beide inpassingsplannen staan afbeeldingen, die een indruk geven van de nieuwe situatie (paragraaf 4.4.1 en bijlage 23) De argumenten van indieners worden dan ook niet onderschreven.
11.b	10	Zienswijze	Indiener is van mening dat de voorgestelde RO van de Snelfietsroute een te forse ingreep vormt voor het cultuurhistorisch en natuurhistorisch landschap van de BO: 1. 300 meter dijkhistorie, dijknatuur en dijkbeleving wordt vernietigd. 2. Voor een deel moet de voetganger via een trap naar beneden dan wel naar boven: hoe moet dit voor een rolstoel, een scooter en andere vervoersmiddelen? Waar is het uitzicht over het gebied? In de laatste plannen voor dit gebied wordt een deel van de dijk gespaard, maar indiener pleit nadrukkelijk voor het behoud van de gehele dijk. Een alternatief is om de Halve Zolendijk aan de noordzijde te verbreden en naast de vakwerkbruggen nieuwe bruggen als bypass te realiseren in de stijl van de bruggen in het Halve Zolenpark in Waalwijk. Voor deze variant pleiten de volgende argumenten: 1. Dit leidt voor alle fietsers tot een betere, maar vooral goedkopere variant van de SFR. Bovendien is de spoorbrug nog onlangs voor 450.000,= euro opgeknapt.

			2. Huidige fietsverbinding geeft een comfortabel gevoel, is een veilige verbindingsweg en geeft beschutting bij slecht weer. Scoort kwalitatief veel beter voor de huidige gebruikersgroepen. Fietzersbond De Langstraat is initiator en groot promotor van de SFR. 3. Geen vernietiging van een bestaande ecologische verbinding. In combinatie met de dijk is natuurcompensatie mogelijk. 4. Niet slopen van natuur om natuur te compenseren. 5. De fietsbrug leidt niet tot een 'visueel open Overlaat'. Wat een open drassig hooiland was zonder gezichtsbelemmering is nu een 'verkeerslandschap', aangevuld met boerderijen, zeer grote percelen fruitbomen en overige percelen met houtopslag. De fietsbrug is ook nauwelijks te rijmen met de historische werkelijkheid. 6. Door aanleg van trappen is het nieuwe RO gebruiksonvriendelijk voor gebruikers van rolstoel, etc. Bovendien verdwijnt op onderdelen het uitzicht. 7. Een aantal gebruikersgroepen (voetgangers en minder mobiele medemensen) mag geen gebruik meer maken van het huidige tracé. 8. Het is in strijd met ander beleid van de provincie gericht op speed-pedelecs te weren van voetpaden met als doel de mobiliteit en veiligheid van voetgangers en minder mobiele medemensen te garanderen. 9. De bouw van een lange fietsbrug versterkt door zijn hogere ligging het toch al ingeperkte karakter van de Overlaat. 10. De aanleg van een 881 meter lange nieuwe fietsbrug vaagt als het ware de functie en unieke status van Nederlands langste monumentale fietsbrug weg.
		Antwoord	Zoals onder het kopje 'algemeen' uitgebreid is toegelicht, is de cultuurhistorische waarde en functie van de BO en de spoorbrug niet ingegeven door de huidige invulling met een dichte dijkstructuur, maar door een noord-zuid openheid en functie als overlaat c.q. voor inundatie. Deze waarden en functies worden met het open maken van de spoordijk in ere hersteld. Wat betreft de ontwikkeling van natuur en ecologische verbindingzones in de BO wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 11.a. Ten slotte wordt het belang van fietsers met de GOL plannen in de BO nadrukkelijk versterkt. De realisatie van de snelfietsroute, die ook over de spoordijk wordt voorzien, maakt dat een betere verbinding voor fietsers wordt gecreëerd. Met het openmaken van de spoordijk, kunnen fietsers (en wandelaars) de omgeving in en rondom de BO beter dan in de huidige situatie beleven. De door indiener gegeven argumenten die zouden pleiten voor een alternatief gaan dan ook niet op.

			Er komt een fietsbrug voor de SFR naast de spoordijk op dezelfde hoogte. De fietsbrug voor de SFR wordt dus niet hoger. Een voet/fietspad blijft op de oude spoordijk en op de nieuwe brug, daar waar de dijk wordt opengemaakt. Het Halve Zolenpad blijft dus in zijn geheel in stand. Alleen over circa 330 meter wordt deze weer open gemaakt. Voetgangers (en rolstoelers) kunnen gewoon op dezelfde hoogte de gehele Baardwijkse Overlaat oversteken. Voetgangers kunnen ervoor kiezen om af te dalen naar het maaiveld of op hoogte te blijven. In de gekozen variant wordt gewaarborgd dat het gebruik van de monumentale bruggen en de dijk gelijk blijft. De nieuw toegevoegde functie (SFR) wordt daarnaast gerealiseerd. Er is geen sprake van een ruim 881 meter lange nieuwe brug. Behalve nieuwe bruggen naast de monumenten wordt er een nieuwe fiets/voetbrug aangelegd van ca. 330 meter lang (20 overspanningen van 16,6m) daar waar de dijk wordt open gemaakt. Ook van belang is er op te wijzen, dat er geen aanpassingen worden gedaan aan de bestaande monumentale spoorbruggen. Dus het open maken van de spoordijk doet niets af aan de recente opknopbeurt van deze bruggen. Na uitvoering van het plan PNB vormt de Waalwijkse fietsspoorbrug nog steeds de prelude op het langste fietspark van Nederland.
11.c	7	Zienswijze	Gezien de cultuurhistorische waarde van de Overlaat, is GOL in beginsel strijdig met de Verordening Ruimte. Dat wordt opgelost door compensatie die met name bestaat uit het (gedeeltelijk) afgraven van de spoordijk van het Halve Zolenlijntje (en aanleg bruggen) en het kaal-maken van het resterende dijkgedeelte, waardoor de dijkstructuur beter beleefbaar zou worden. In de Ontwikkelingsvisie Elshoutse Zeedijk is opgenomen dat bomen juist nodig zijn om de dijk te accentueren. Bovendien is onduidelijk wie van de compensatie gaat genieten. De automobilisten moeten immers op de weg letten en rijden voor een groot deel achter (geluid)schermen. De gebruikers van de snelfietsroute fietsen liever beschut en uit het zicht van auto's. En flora en fauna raakt leefgebied kwijt.
		Antwoord	Zoals onder het kopje 'algemeen' van dit thema uitgebreid is toegelicht, is de cultuurhistorische waarde en functie van de BO en de spoorbrug niet ingegeven door de huidige invulling met een dichte dijkstructuur, maar door een noord-zuid openheid en functie als overlaat c.q. voor inundatie. Deze waarden en functies worden met het open maken van de spoordijk in ere hersteld.

			Wat betreft de natuur in de BO wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 11.a Ten slotte wordt het belang van fietsers met de GOL plannen in de BO nadrukkelijk versterkt. De realisatie van de snelfietsroute, die ook over de spoordijk wordt voorzien, maakt dat een betere verbinding voor fietsers wordt gecreëerd. Met het openmaken van de spoordijk, kunnen fietsers (en wandelaars) de omgeving in en rondom de BO beter dan in de huidige situatie beleven. Van een kaalslag is ook geen sprake. Enkel waar de bestaande dijk wordt opgemaakt en aan de noordzijde van de dijk waar de nieuwe brug komt, gaan bomen weg. In ieder geval aan de zuidzijde nabij de dassenburcht blijft het groen bestaan. De door indiener gegeven argumenten die zouden pleiten voor een alternatief gaan naar onze mening niet op.
11.d	7, 113, 166	Zienswijze	De plannen zijn strijdig met provinciaal beleid waar ‘zorgvuldig ruimtegebruik’ aansluiting vraagt bij bestaande wegen en bestaand bebouwd gebied, waar landschappelijke ‘eenheid’ wordt gepredikt met zo min mogelijk nieuwe lijnen. Door nieuwe bruggen loopt het landschap mogelijk wat meer door, maar het loopt vervolgens vast in asfalt.
		Antwoord	Vooropgesteld moet worden, dat de A59 met bijbehorende infrastructuur in de huidige situatie een forse belemmering van de noord-zuidstructuren van de BO vormt, zowel in landschappelijke, cultuurhistorische als ecologische zin. Geheel of nagenoeg opheffen van deze barrière is niet reëel met het oog op andere bestaande en toekomstige belangen. Wel dient vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening én het provinciaal beleid, te worden gestreefd naar het zoveel mogelijk voorkomen van nieuwe negatieve effecten en indien deze niet kunnen worden voorkomen, naar compensatie. De aantasting van de BO vanwege ruimtebeslag voor de nieuwe infrastructuur is bij de planuitwerking gedurende het proces zoveel mogelijk geminimaliseerd. Dit met het oog op het zoveel mogelijk laten doorlopen van het open landschap van de BO en vanuit een oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit heeft geresulteerd in een geringer ruimtebeslag voor de infrastructuur ten zuiden van de A59 en aan de oostkant van de BO. Het middengebied blijft daardoor open. Daarnaast wordt er gecompenseerd door de spoordijk open te maken, waardoor er sprake is van meer landschappelijke eenheid in de BO ten zuiden van de A59 en het landschap meer doorloopt (zie uitgebreid onder het kopje ‘algemeen’). Op deze wijze worden de provinciale beleidsuitgangspunten, die indieners aanhalen, in acht genomen. Door de GOL zijn er kansen ontstaan impulsen te geven aan een nu landbouwgebied in de BO. De natuurfunctie kan aan de westzijde volledig worden ingericht, aan de oostzijde wordt de functie van de Heidijk versterkt. Door het openmaken van de spoordijk inclusief de voorziene verrijkingsmaatregelen wordt het totale verhaal van de Baardwijkse Overlaat weer verteld en

			beleefbaar gemaakt. Het is niet enkel meer een fietsverbinding, maar een icoon dat een verhaal verteld. Het openmaken maakt het tevens mogelijk ook de natuur langs deze lijn te versterken. Daarmee wordt het monotone karakter van het gebied doorbroken en ontstaat juist door alle belangen te combineren en af te wegen een impuls die het gebied weer karakter geeft, terwijl het nog steeds een buffer vormt tussen Waalwijk en Drunen.
11.e	10	Zienswijze	Indiener maakt zich zorgen over de herstructurering van het Halve Zolenpad in de Baardwijkse Overlaat (BO) in verband met de aanleg van een snelfietsroute als het gaat om cultuur- en natuurhistorie. De wens van indiener is om het behoud van de bruggen en dijk in de BO. Zij vertellen een verhaal over erfgoedwaarden, oorlogsprikelen en geschiedkundige feiten van ruim 130 jaren. De indiener is het eens met de aanleg van de snelfietsroute, maar is van mening dat het afgraven van (een deel van) de dijk en het aanleggen van een ruim 881 meter lange nieuwe brug niet noodzakelijk en ook niet gewenst is. Hiermee wordt een situatie uit 1885 verheerlijkt. Na 33 jaren werd er al begonnen met het maken van een dijk in plaats van een brug, omdat de BO de inundatie-functie verloor. Sinds 1946 tot en met 2017 bestaat de dijk al. Dat is dus meer dan 70 jaren. Dat een geheel nieuwe fietsbrug en het weggraven van de dijk de oude openheid van de 19^e-eeuwse BO terug zou brengen is dus een fabel. Bij de aanleg van de nieuwe aansluitingen op de A59 is cultuurcompensatie noodzaak. Maar om als compensatie daarvoor erfgoedwaarden te vernielen is te gek voor woorden. Cultuur- en natuurhistorie (zie ook hoofdstuk 2, Thema 15. Natuur onder b) zorgt voor een unieke menselijke beleving. De bezoeker, wandelaar, fietser kan als het ware de historie voelen, wanneer hij/zij over de oude vakwerkspoorbruggen en de oude spoordijk gaat. De ontstane natuur geeft beschutting. De dijk geeft een veilig en comfortabel gevoel; overal kan men genieten van het omringende landschap.
		Antwoord	Zoals onder het kopje 'algemeen' uitgebreid is toegelicht, is de cultuurhistorische waarde en functie van de BO en de spoorbrug niet ingegeven door de huidige invulling met een dichte dijkstructuur, maar door een noord-zuid openheid en functie als overlaat c.q. voor inundatie. Dat de dijkstructuur zoals indiener aangeeft ook reeds geruime tijd bestaat, doet daaraan niet af in die zin dat dit slechts een relatief beperkte periode in de historie betreft. De genoemde waarden en functies worden met het open maken van de spoordijk in ere hersteld. Ook blijft de helft van de dijk behouden. De realisatie van de snelfietsroute maakt dat een betere verbinding voor fietsers wordt gecreëerd.

			Er is geen sprake van een ruim 881 meter lange nieuwe brug. Behalve nieuwe bruggen naast de monumenten wordt er een nieuwe fiets/voetbrug aangelegd van ca. 330 meter lang (20 overspanningen van 16,6m) daar waar de dijk wordt open gemaakt. Met het openmaken van de spoordijk, kunnen wandelaars en fietsers de omgeving in en rondom de BO beter dan in de huidige situatie beleven. De menselijke beleving waaraan indiener (terecht) waarde hecht, wordt hierdoor naar de mening van de provincie juist versterkt. Er ontstaat ook een directere relatie tussen de spoordijk en het omringende landschap. De door indiener gegeven argumenten gaan naar onze mening niet op.
11.f	21	Zienswijze	Aantasting van landschapswaarden in de Baardwijkse Overlaat, de Gemeint en de Biessertpolder.
		Antwoord	Ten aanzien van de Baardwijkse Overlaat wordt verwezen naar onze overwegingen onder het kopje 'algemeen', waarin uitgebreid is toegelicht dat het PIP gericht is op behoud, herstel en duurzame ontwikkeling van cultuurhistorische waarden en kenmerken van de BO. De Biessertpolder en de Gemeint zijn in de provinciale Verordening ruimte en de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant niet aangemerkt als een bijzonder cultuurhistorisch waardevol gebied. Wel vormt de Biessertpolder (verbinding Vlijmen-'s-Hertogenbosch) met de Engelseweg en Voorste Zeedijk enkele historische structuren van redelijk hoge waardering (zie ook het achtergrondrapport 'Cultuurhistorie', hoofdstuk 4). De GOL plannen hebben een beperkt negatief effect op de waarden van de Biessertpolder, omdat de verbinding Vlijmen-'s-Hertogenbosch minder zichtbaar wordt. De Gemeint heeft een historische structuur van redelijk hoge waardering volgens de CHW-kaart. Deze structuur wordt door de nieuwe randweg bij Vlijmen, die ook wordt verhoogd, doorsneden. De Gemeint wordt daardoor opgeknipt. Door het terugplaatsen van bomen aan weerszijden van de nieuwe Randweg (deze ligt op een dijk) wordt de doorbroken structuur deels hersteld, waardoor het negatief effect per saldo beperkt is. Dit wordt, mede in relatie tot het grote belang van de aanleg van de nieuwe randweg bij Vlijmen en de aanleg van HOWABO, aanvaardbaar geacht. In het GOL project zijn er kansen geïdentificeerd om cultuurhistorische relict landschappelijk in te passen. In de Biessertpolder wordt in het RKP en RO ingespeeld op de markering van de Boerenschans uit de Linie 1629. De Boerenschans is een van de icoonprojecten van de Linie 1629. De Boerenschans zal in het kader van de GOL meer zichtbaar gemaakt worden. In de toelichting van beide inpassingsplannen wordt via een afbeelding ook een impressie gegeven hoe dit zou kunnen gebeuren (paragraaf 4.4.2).

11.g	12, 32, 33, 35, 45, 46, 55, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 73, 83, 114, 113, 119, 140, 124, 149, 166, 172, 175, 191, 208, 211, 212, 213,	Zienswijze	De Baardwijkse Overlaat is een parel met grote waarden en potenties voor cultuur, landschap, natuur en extensieve recreatie. Dit gebied moet bijna ten koste van alles behouden blijven en verder ontwikkeld worden op basis van haar kwaliteiten met een bovenregionale uitstraling. De GOL faciliteert de ontwikkeling van een groot verkeersplein met aanvoerroutes midden in het beschermde gebied de Baardwijkse Overlaat en doorbreekt daarmee de openheid van de Baardwijkse Overlaat, de robuustheid van de groene buffer. Ondanks mitigatie en compensatie wordt deze kwaliteit onaanvaardbaar aangetast. Er wordt onvoldoende gemotiveerd dat er geen strijdigheid bestaat met artikel 3 (ruimtelijke kwaliteit), 6 (groenblauwe mantel) en 22 (cultuurhistorisch vlak) van de Verordening ruimte. Zorgvuldig ruimtegebruik vraagt aansluiting bij bestaand bebouwd gebied en dient zeker niet te zorgen voor verbinding van stedelijk gebied, daarnaast zitten te veel mankementen in de compensatie van ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. De cultuurhistorische waarden van de Baardwijkse Overlaat zijn in artikel 22 van de provinciale Verordening ruimte beschermd. Voor de aantasting van de cultuurhistorische waarden door de GOL wordt fors gecompenseerd. Deze compensatie is echter verschrikkelijk en cultuurvernietigend: de intussen historische spoordijk wordt gedeeltelijk afgegraven waardoor bestaande bruggen hun historische vervoersmissie verliezen. De overgebleven dijkgedeelten worden ontdaan van begroeiing wat schadelijk is voor natuur en de functie van de ecologische verbinding tussen de natuurgebieden van de Heidijk en het Drongelens kanaal. Door deze kaalslag wordt het tevens voor fietsers niet aantrekkelijk om te fietsen/recreëren in het gebied, vanwege blootstelling aan weer en wind en het uitzicht op een druk verkeersknooppunt. De argumenten om te spreken van een goede ruimtelijke ordening en een goede compensatie van de cultuurhistorische- en natuurwaarden zijn gezocht en onvoldoende. De Baardwijkse Overlaat heeft enorme kwaliteiten en zo is de cumulatie van strijdigheden met de ruimtelijke ordening (o.a. Verordening ruimte) ook. Deze cumulatie kun je in redelijkheid niet compenseren.
		Antwoord	Zoals onder het kopje 'algemeen' uitgebreid is toegelicht, is het inpassingsplan gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden van de BO en doen de compenserende maatregelen recht aan de historische waarden en functies van de BO. Er is geen sprake van een kaalslag en de natuur- en landschapswaarden in het gebied worden juist versterkt (zie ook de reactie op zienswijze 11.a. Daarmee voldoet het inpassingsplan aan de Verordening ruimte. De Baardwijkse Overlaat heeft enorme kwaliteiten en een potentie om zich te ontwikkelen van een landbouwgebied naar een multifunctioneel gebied voor zowel natuur, cultuurhistorie, landschap, recreatie en landbouw. Door de GOL kan de natuurfunctie aan de westzijde volledig worden ingericht. Aan de oostzijde wordt de functie van de Heidijk versterkt. Door het openmaken van de

			spoordijk inclusief de voorziene verrijkingsmaatregelen wordt het totale verhaal van de Baardwijkse Overlaat weer verteld en beleefbaar gemaakt. Het is niet enkel meer een fietsverbinding, maar een icoon dat een verhaal vertelt. Het openmaken maakt het tevens mogelijk ook de natuur langs deze lijn te versterken. Door alle belangen te combineren en af te wegen krijgt het gebied weer karakter, terwijl het nog steeds een buffer vormt tussen Waalwijk en Drunen.
11.h	165	Zienswijze	In het totale gebied vanaf de A59 tot aan de Maas rondom Hedikhuizen, Vlijmen Oost en Bokhoven dienen de kernkwaliteiten of waarden behouden en zichtbaar te blijven. De GOL plannen moeten hier aan worden getoetst (integrale gebiedsgerichte benadering).
		Antwoord	In de GOL plannen zijn geen maatregelen in de directe omgeving van Hedikhuizen en Bokhoven voorzien. Er vindt dan ook geen aantasting van de door indieners beschreven kernkwaliteiten en waarden plaats. In de GOL wordt een EVZ mogelijk gemaakt die direct aansluit op het Natuurgebied Sompen en Zooislagen met de bestemming Natuur. Aan de zuidzijde grenst het plangebied tot aan de klimaatbuffer. Hiermee wordt een verbinding tussen het door indieners bedoelde waardevolle gebied tot aan de Maas enerzijds en de Gement ten zuiden van de A59 anderzijds. In zoverre draagt de GOL bij aan de door indieners gewenste verbeteringen. Voor het overige vallen deze echter buiten de reikwijdte van de GOL plannen.

Conclusie

De paragrafen 4.4.1 en 4.4.2 in de toelichting van beide inpassingsplannen zijn aangevuld als het gaat om de borging van zorgvuldig ruimtegebruik, goede landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitswinst, cultuurhistorie en groenblauwe mantel. Ook is bijlage 23 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd. Dit is het architectonisch ontwerp voor het Halve Zolenlijntje in de Baardwijkse Overlaat. In paragraaf 4.4.2 van beide inpassingsplannen wordt een impressie gegeven van de mogelijke uitwerking van de Boerenschans (aansluiting 45).

De zienswijzen geven voor het overige geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

12			Thema 12: Kwaliteit van de leefomgeving : geluid, luchtkwaliteit, trillingen, gezondheid, externe veiligheid, uitzicht
		Algemeen	<u>Doelstellingen MER en leefomgeving</u> Aan het MER en de inpassingsplannen liggen onderzoeken ten grondslag die voldoen aan het Advies Reikwijdte en detailniveau van de Commissie m.e.r.. De onderzoeken zijn uitgevoerd door gekwalificeerde, onafhankelijke en objectieve adviesbureaus. Tevens voldoen deze onderzoeken aan de wettelijke normen.

			De Commissie m.e.r. heeft in haar voorlopig toetsingsadvies geconstateerd dat het MER uitgebreide informatie bevat over de milieueffecten (zie ook thema 7. Voor zowel GOL West als GOL Oost worden de vooraf gestelde doelen bereikt. Eén van die thema's van de GOL is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de kernen. Daarbij zijn de volgende doelen gesteld: 1. Afname van verkeer in de kernen. 2. Afname van geluidbelasting bij gevoelige bestemmingen (>53dB). 3. Verbetering van de luchtkwaliteit. (Zie ook de samenvatting van het MER, bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). Al deze doelen worden bereikt (zie paragraaf 5.3 van deze samenvatting). De kwaliteit van de leefomgeving in de kernen gaat door de GOL plannen er dus op vooruit. <u>Goede ruimtelijke ordening</u> De gevolgen van de nieuwe wegenstructuur voor het woon- en leefklimaat is in het kader van een goede ruimtelijke ordening nauwkeurig onderzocht. Hieronder wordt een en ander kort uitgewerkt. <u>Luchtkwaliteit</u> Voor de concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) zijn geen significante toe- of afnames zichtbaar als gevolg van de voorgeno- men maatregelen GOL. Per saldo is in GOL varianten sprake van een groter aantal significante (toe- of afname van 1,2 µg/m³) afnames dan signifi- cante toenames van de concentratie stikstofdioxide. Dit sluit aan bij de doelstelling van de GOL, namelijk het verbeteren van de leefkwaliteit in de kernen. In GOL Oost hebben de maatregelen een positieve invloed op de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof, (PM₁₀ en PM_{2,5})) bij gevoelige bestemmingen (o.a. woningen). Er zijn in geen enkel geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zo- als opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg). In GOL West hebben de maatregelen een beperkte positieve invloed op de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof, (PM₁₀ en PM_{2,5})) bij gevoelige bestemmingen (o.a. woningen). Er zijn in geen geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg).
--	--	--	---

			Wat betreft CO₂: hiervoor bestaan geen wettelijke normen. Er zijn geen wettelijke regelingen op basis waarvan het verplicht is hier onderzoek naar te doen. Dit onderzoek heeft dan ook niet plaatsgevonden. <i>Geluid</i> Er is uitgebreid akoestisch onderzoek gedaan naar de effecten van de GOL maatregelen zowel in het kader van de MER als in het kader van de beide PIP's. In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar het aantal geluidgehinderden. In de samenvatting van het MER (zie bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen) staat hierover het volgende: <i>"Door de toename van het verkeer neemt de geluidsbelasting toe tussen de huidige situatie en 2030. Als gevolg hiervan neemt in deelgebied Oost het aantal personen toe dat ernstig wordt gehinderd van 843 naar 899 (+6,3%). Als gevolg van GOL neemt dit aantal na het nemen van mitigerende maatregelen af naar 701 personen. Dat is een afname van 17% ten opzichte van de huidige situatie die zich voornamelijk voordoet bij mensen die nu meer dan 70 dB geluidsbelasting ervaren. Voor deelgebied west geldt dat het voorkeursalternatief leidt tot een afname van het aantal ernstig gehinderden met 3% ten opzichte van de referentiesituatie. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 met GOL sprake van een toename van het aantal gehinderden met 4%. Met andere woorden: de autonome toename van de geluidsbelasting tussen 2017 en 2030 is groter dan de afname als gevolg van GOL ".</i> Ten behoeve van de beide inpassingsplannen is daarnaast onderzoek gedaan naar de effecten van de geluidsbelasting vanwege de GOL maatregelen. Omdat er een samenhang bestaat tussen de A59 en de zuidelijke parallelstructuur in Nieuwkuijk is daar ook onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting vanwege de A59. Dit in nauw overleg met RWS. Verder zijn de 'gevolgen elders' onderzocht. In GOL West blijven na het treffen van geluidmaatregelen nog 5 woningen over die niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor een hogere waarde is aangevraagd (gecoördineerd met het PIP). In GOL Oost gaat het om 19 woningen. In paragraaf 7.3.4 worden het gehele maatregelenpakket van bron- en overdrachtmaatregelen op een rij gezet zowel vanwege de A59 (het hoofdwegennet) als vanwege het onderliggend wegennet (GOL maatregelen).
--	--	--	--

			Naar aanleiding van het onderzoek naar de 'gevolgen elders' is besloten door de raad van de gemeente Heusden om op de Vijfhoevenlaan geluidsarm asfalt aan te leggen. Door de GOL neemt hier de geluidsbelasting toe. Deze toename wordt voor een belangrijk deel weggenomen door de aanleg van geluidsarm asfalt waarna –zo is de inschatting- zo veel mogelijk de geluidbelasting gelijk wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Tijdens dezelfde raadsvergadering is ook besloten geluidsarm asfalt aan te brengen op de Overlaatweg (westzijde rotonde Statenlaan) en op de Spoorlaan tussen Kastanjelaan-West en Stationsstraat. <i>Trillingen</i> Als gevolg van de aanleg van de GOL maatregelen in PIP GOL West zullen zowel langs de nieuwe wegen als langs bestaande wegen geen significante toename van trillingen plaatsvinden. Als gevolg van de aanleg van de GOL maatregelen in PIP GOL Oost zullen langs de nieuwe wegen geen significante toename van trillingen plaatsvinden. Wat betreft de bestaande wegen is voor de woningen aan de Voordijk 11 en 13 te Vlijmen (nabij de Vijfhoevenlaan) enige toename van trillingen niet uitgesloten. Besloten is dat hier geen drempels of andere oneffenheden zijn toegestaan. Het eigenlijke onderzoek is al bijlage 28 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd. <i>Externe Veiligheid</i> In het kader van het PIP is een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidseffecten als gevolg van de GOL. Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 bij beide inpassingsplannen opgenomen. Wat betreft de externe veiligheid op de A59 worden de volgende conclusies getrokken: • De risico's op gebied van externe veiligheid op de A59 zullen door GOL niet toenemen of afnemen. • De toets wijst uit dat er voor GOL geen afwijkende beoordeling nodig is. • GOL behoeft geen verantwoording van het groepsrisico op te stellen in verband met externe veiligheid op de A59. Voor de overige lokale wegen zijn de effecten van de veranderingen GOL als het gaat om externe veiligheid nihil.
--	--	--	---

			Aanvullend op dit externe veiligheidsonderzoek is nog onderzoek gedaan naar de binnen de plangebieden gelegen aardgasleidingen in relatie tot externe veiligheid. Dit onderzoek is als bijlage 30 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd (zie ook paragraaf 7.5.6 van beide inpassingsplannen). <i>Gezondheid</i> De blootstelling aan geluid en aan bepaalde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (luchtkwaliteit) kunnen gezondheidseffecten veroorzaken. Om de effecten op de gezondheid te beoordelen wordt gebruik gemaakt van de methode 'Gezondheidseffectscreening (GES) Stad & Milieu'. Bij een GES worden de thema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid samen beoordeeld. In het kader van het PIP is een GES uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 8 bij beide inpassingsplannen opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven. Voor zowel het plangebied GOL West als GOL Oost kan het volgende worden geconcludeerd. Voor het thema geluid treedt een lichte verbetering op ten opzichte van de referentiesituatie. Door de GOL scoren meer verblijfplaatsen een goede milieu-gezondheidskwaliteit en minder verblijfplaatsen met een onvoldoende milieugezondheidskwaliteit. Voor het thema luchtkwaliteit geldt dat er geen significante veranderingen zijn op het gebied van milieugezondheidskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. Voor externe veiligheid zijn er helemaal geen veranderingen. De realisatie van extra groen, wandelroutes en fietspaden hebben een positief effect op de gezondheid. Per saldo heeft de GOL een beperkt positief effect op de gezondheid. <i>Advieswaarden Wereldgezondheidsorganisatie en klimaatdoelen</i> De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft geen normen (grenswaarden vastgesteld) over luchtkwaliteit maar zogenaamde advieswaarden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is getoetst aan de grenswaarden, die zijn vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. Op sommige plekken in Nederland worden de grenswaarden voor wat betreft NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof) overschreden, terwijl op grond van de Europese Richtlijn 2000/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, geïmplementeerd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer, de grenswaarden van die stoffen hadden moeten zijn behaald op respectievelijk 1 januari 2015 en 11 juni 2011. Op grond van artikel 23 van de Richtlijn rust op de Staat de plicht om passende maatregelen te nemen in een daartoe opgesteld luchtkwaliteitsplan, zodat de periode van overschrijding zo kort mogelijk kan worden gehouden.
--	--	--	--

			Vaststaat dat in en in de nabijheid van het plangebied van de GOL geen overschrijdingen van de grenswaarden wat betreft NO2 en PM10 aanwezig zijn. Overigens oordeelt de rechter in een uitspraak van de Rechtbank Den Haag d.d. 27 december 2017 (ECLI:NL:RBDHA:2017:15380) dat de Staat reeds maatregelen neemt ter verbetering van de luchtkwaliteit, toewerkt naar het bereiken van de advieswaarden van de WHO en op de goede weg is bij het daadwerkelijk verbeteren van de luchtkwaliteit. De Staat hoeft niet nu al of op korte termijn aan de richtwaarden van de WHO te voldoen. Door de klimaatverandering moet Nederland rekening houden met meer extreme neerslag en een hoger waterpeil in watergangen en meren. De kans op wateroverlast in laaggelegen gebieden neemt toe. Maatregelen om droge voeten te houden zijn inmiddels noodzakelijk geworden. Ruimte voor waterberging is één van de maatregelen waarnaar wordt gekeken. Juist in het inpassingsplan GOL Oost komt een verbinding tot stand in het kader van het project HoWaBo. Onder de A59 komt een (eco)tunnel. Water voor retentie kan in de toekomst van zuid naar noord onder de A59 doorstromen. De wegen zijn zodanig aangelegd dat zij droog blijven ook in een toekomstig klimaatscenario. Daarmee zijn vluchtroutes verzekerd. Met Howabo worden droge voeten in en rondom Den Bosch verzekerd in de toekomst. <i>Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit</i> De Europese normen voor luchtkwaliteit zijn gebaseerd op de WHO-advies normen. De Nederlandse wetgeving is weer gebaseerd op de Europese richtlijn en opgenomen in de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitsnormen voor fijnstof en stikstofdioxide zijn vastgelegd in de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit. In 2005 moest aan deze normen worden voldaan. Omdat Nederland niet aan de normen kon voldoen, is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld en in april 2009 goedgekeurd door de Europese Commissie. <i>Akkoord van Parijs</i> Het verdrag vereist van Nederland op <u>rijksniveau</u> om een nationale klimaatplannen op te stellen. Het gaat dan met name het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen en het ontwikkelen van schonere technologieën.
--	--	--	--

12.a.	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In het gehele GOL gebied worden wettelijke normen overschreden t.a.v. verschillende milieuparameters: o.a. fijn stof, stikstof, geluid en andere milieunormen. Bovendien zijn de in Nederland vastgestelde normen voor veel parameters gelegen boven de advieswaarden van de WHO. In de plannen zijn geen maatregelen genomen om de emissie van de GOL terug te dringen. Sterker nog op veel punten nemen de emissies toe. Binnen de doelstellingen van een duurzame gebiedsontwikkeling zou het streven moeten zijn de emissies terug te dringen. Het alleen voldoen aan de huidige wettelijke norm mag daarbij niet leidend zijn. Voor CO ₂ geldt bovendien dat Nederland een opgave heeft om deze versneld terug te dringen. Indiener vraagt om aanvullende maatregelen.
		Antwoord	Aan de inpassingsplannen liggen onderzoeken ten grondslag die voldoen aan het Advies Reikwijdte en detailniveau van de Commissie m.e.r. De onderzoeken zijn uitgevoerd door gekwalificeerde, onafhankelijke en objectieve adviesbureaus. Tevens voldoen deze onderzoeken aan de wettelijke normen. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De GOL heeft als een van de doelstellingen om verkeer gerelateerde kwaliteit van de leefomgeving in de kernen te verbeteren. Wat betreft luchtkwaliteit worden geen wettelijke normen overschreden (zie ook onder het kopje algemeen bij dit thema). Wat betreft geluid wordt overal voldaan aan de Wet geluidhinder. In sommige gevallen is een hogere grenswaarde vastgesteld. Wat betreft geluid en de richtwaarden van de WHO en de opgave CO₂ wordt verwezen naar het kopje algemeen bij dit thema. <i>Rekenen of meten</i> De luchtkwaliteit in Nederland wordt gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Jaarlijks worden voor o.a. PM_{2,5} en PM₁₀ emissiefactoren en achtergrondgegevens bekend gemaakt die het bevoegd gezag moet gebruiken voor het toetsen/berekenen van de luchtkwaliteit. De toetsing wordt vervolgens uitgevoerd conform Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl). In het model zijn o.a. PM_{2,5} en PM₁₀ emissiefactoren en achtergrondgegevens opgenomen. De luchtkwaliteit wordt berekend, maar in de modellen zit input van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.
12.b	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166,	Zienswijze	Onderzoek ontbreekt naar de negatieve effecten van de GOL op de CO ₂ uitstoot (zie noot 3 op pagina 9 van het achtergrondrapport Luchtkwaliteit). Door de GOL moeten veel verkeer omrijden om naar de A59 te komen (bv. vanaf het centrum via de Overlaatsweg naar de A59: meer dan 2,2 km omrijden voor 10.000 tot 12.000 motorvoertuigen). Deze maatregelen

	167, 178, 190, 195, 196, 203, 221		staan haaks op het akkoord van Parijs, waarbij de CO2 uitstoot al in 2020 met 25% moet worden teruggebracht. Indiener wenst een uitgebreide analyse op dit punt. Er zijn de volgende vragen: 1. Met welk percentage conventionele, hybride en elektrische mvg (gesplitst naar personen-, bestel- en vrachtwagens) heeft de GOL in hun achtergrondrapporten gerekend en wat is de bron? 2. Welke maatregelen neemt de GOL om aan het akkoord van Parijs te kunnen voldoen? 3. Wat zijn de effecten van de CO2, NOx en PM uitstoot kwalitatief en kwantitatief in de woonwijken (per straat) in het GOL gebied? 4. Een overzicht van de gemeten en berekende emissies/concentraties.
		Antwoord	Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd conform de werkwijze die is beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het gaat hierbij om stikstofdioxide (jaargemiddelde concentratie), fijnstof (jaargemiddelde concentratie en het aantal overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie) en de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10). Er wordt voldaan aan de wettelijke normen. Wat betreft het akkoord van Parijs wordt verwezen naar het gestelde onder het kopje algemeen. Wat betreft CO₂: hiervoor bestaan geen wettelijke normen. Er zijn geen wettelijke regelingen op basis waarvan het verplicht is hier onderzoek naar te doen. Dit onderzoek heeft dan ook niet plaatsgevonden. De akoestisch onderzoeken voldoen aan alle wettelijk eisen (ook als het gaat om de input) Voor de uitkomsten van de verschillende onderzoeken wordt verwezen naar de onderzoeken zelf en de samenvattingen daarvan in de toelichting van beide inpassingsplannen.
12.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De geluidsbelasting op grote delen van het plangebied en gebieden daarbuiten neemt aanzienlijk toe. Omdat hier de wettelijke grenswaarden niet worden bereikt of overschreden is dit effect niet meegewogen in de planvorming. In deze gebieden is wel degelijk sprake van een afname van kwaliteit van leefomgeving. Per saldo lijkt het totale effect qua geluid negatief in het gehele gebied en wordt dus niet voldaan aan de GOL doelstelling. Tenslotte zijn de effecten van GOL maatregelen qua geluid op nog in te vullen of recent ontwikkelde woningbouwlocaties niet in beeld gebracht en niet meegenomen in de planafweging.
		Antwoord	Op aanbeveling van de Commissie m.e.r. zijn voor de drie gekozen criteria voor het aspect geluid in het MER aangevuld met de effecten in de huidige situatie. Uit dit extra gegeven blijkt dat het aantal geluidgevoelige bestemmingen en ernstig gehinderde personen door het treffen van geluidsmaatregelen ten opzichte van de huidige situatie afneemt. Zonder het project

			GOL nemen de effecten van deze criteria in de autonome situatie juist toe als gevolg van de autonome groei van het verkeer. Het klopt dat voor het derde criterium, het geluidbelast oppervlak, als gevolg van GOL ten opzichte van de huidige situatie met circa 10% toeneemt in het gebied GOL Oost. Dat komt voornamelijk door de autonome groei van het verkeer in het hele studiegebied (de toename geluidbelast oppervlak van circa 8%). Het extra effect van GOL is nog eens 2%, dit komt doordat een deel van het verkeer bijvoorbeeld niet meer door Vlijmen wordt afgewikkeld maar via de rondweg door het buitengebied op diverse locaties Vlijmen in komt. Daar waar in het buitengebied geen geluidsgevoelige bestemmingen staat (waaronder woningen) worden geen geluidsmaatregelen getroffen. Dit maakt dat uiteindelijk het geluidsbelast oppervlak toeneemt. Daar waar wel geluidsgevoelige bestemmingen zijn wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Bij het onderzoek zijn ook woningbouwlocaties meegenomen, waar nog niet is gebouwd.
12.d	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De huidige plannen corresponderen niet met de adviezen van de Provinciale Raad Gezondheid provincie Noord-Brabant. De A59 is een drukke verkeersweg met extra gezondheidsrisico's. In de huidige GOL plannen komt van het verbeteren van de woon- en leefomgeving vanwege de A59 nauwelijks iets terecht. Volgens de verkeersrapporten gaan er 20.000 mvt niet direct naar de A59 maar door de woonkernen rijden, met alle directe gevolgen voor de woon- en leefomgeving.
		Antwoord	De Provinciale Raad Gezondheid (PRG) heeft recent geen apart advies uitgebracht over gezondheid in relatie tot snelwegen. Wel wordt vanuit Brabant Advies, waar de PRG bij hoort, het volgende aangegeven: "Bij het advies van de Provinciale Raad voor de Leefomgeving / BrabantAdvies over de NRD Veghel-Asten (van december 2016) is ook een passage over gezondheid opgenomen. Dit is verder uitgewerkt in een bijlage van het advies. Het is een meer algemene beschouwing over gezondheid in relatie tot het omgevingsbeleid, onder andere over objectieve en subjectieve gezondheidseffecten van fysieke omgevingsfactoren. De inzichten zijn mede gebaseerd op de PRG-publicatie "Ach het zijn allemaal emoties" over gezondheidsbeleving in milieubeleid met daarin een casus over Vught waar spoorlijnen en rijkswegen samenkomen (pg. 30 -33) en een onderzoek van Van Berlo in opdracht van de PRG naar gezondheidsaspecten van schaliegas en windenergie.

			Niet duidelijk is waarop de stelling is gebaseerd, dat er 20.000 mvt niet direct naar de A59, maar door de woonkernen gaan rijden. Er zal minder verkeer gaan rijden op de A59, maar dat verkeer wordt zoveel mogelijk geleid via de nieuwe parallelstructuur (langs de woonconcentraties). De gevolgen van de nieuwe wegenstructuur voor het woon- en leefklimaat is nauwkeurig onderzocht. Onder het kopje algemeen van dit thema wordt hier verder op ingegaan.
12.e	32, 33, 35, 45, 46, 55, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 73, 83, 114, 119, 124, 140, 141, 149, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 172, 175, 178, 190, 191, 195, 196, 203, 208, 211, 212, 213, 221	Zienswijze	In het PIP wordt gesteld, dat het plan de leefbaarheid wil bevorderen ook voor mensen 'uit de buurt'. Voor wandelaars en fietsers, kortom voor recreatie is zo'n rumoerig verkeersknooppunt met aanvoerwegen in de BO een enorme sta in de weg in de beleving van landschap, natuur, rust, ruimte en cultuur.
		Antwoord	In de BO zal op sommige delen meer lawaai komen door de GOL plannen. Echter de GOL maakt het ook mogelijk om een impuls aan dit gebied te geven. De natuurfunctie kan aan de westzijde volledig worden ingericht, aan de oostzijde wordt de functie van de Heidijk versterkt. Door het openmaken van de spoorbrug inclusief de voorziene verrijdingsmaatregelen wordt het totale verhaal van de Baardwijkse Overlaat weer verteld en beleefbaar gemaakt. Het is niet enkel meer een fietsverbinding, maar een icoon dat een verhaal verteld. Het openmaken maakt het tevens mogelijk ook de natuur langs deze lijn te versterken. Daarmee wordt het monotone karakter van het gebied doorbroken en ontstaat juist door alle belangen te combineren en af te wegen een impuls die het gebied weer karakter geeft, terwijl het nog steeds een buffer vormt tussen Waalwijk en Drunen. Een gebied waar het goed recreëren is.
12.f			Zienswijze was dubbel en is geschrapt. In verband met vele verwijzingen in deze nota is besloten de nummering te handhaven. Bij het verwijderen van dit nummer zouden ook alle verwijzingen elders in het rapport moeten aangepast worden. Dit is foutgevoelig en daarom niet gedaan.

12.g	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In groot deel van Vlijmen zorgt het VKA voor een aantasting van het woon- en leefklimaat. Het probleem van de Akker (het verkeer uit het centrum halen) wordt door het sluiten van afslag 44 verplaatst naar meerdere woonwijken en naar een omgeving waar op korte termijn 800 nieuwe woningen worden gebouwd en waar drie basisscholen gesitueerd zijn.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema. Naar de overtuiging van Provinciale Staten is na afweging van alle belangen nergens sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in Vlijmen. Er wordt ook voldaan aan de relevante wet- en regelgeving.
12.h	4	Zienswijze	De weg van de Overlaatweg naar de op- en afrit A59 was gepland tegen de Heidijk maar komt nu 80 meter dichterbij de woning van indiener te liggen. Hierdoor ontstaat er mogelijk geluidsoverlast. Dit kan misschien worden opgelost met een geluidsscherm. Er ontstaat privacy verlies vanwege inkijk in de achtertuin en er is geen mogelijkheid meer om te beregenen vanuit de sloot. Indiener verwacht meer criminaliteit omdat men zo vanaf de weg op zijn perceel kan komen.
		Antwoord	Indiener woont aan de Overstortweg 18. De ligging van de Randweg Drunen is zo gelegd dat bij omwonenden voldaan wordt aan de grenswaarden die de Wet geluidhinder stelt. Een geluidsmaatregel is dan ook niet nodig. De afstand vanaf de woning tot aan de nieuwe weg bedraagt ruim 140 meter. Gelet op deze afstand is er geen sprake van een onevenredige aantasting van privacy van indiener. Langs de Randweg Drunen komt aan de westzijde een sloot wat betreding van de agrarische gronden niet aannemelijk maakt. Beregening is een uitvoeringsaspect en is daarom niet ruimtelijk relevant. Hierover zal overlegd worden met de indiener.
12.i	7, 12	Zienswijze	Door de terugleiding van verkeer naar de dorpen ontstaat daar meer drukte, meer lawaai, meer uitlaatgassen en meer fijnstof. Dat is onacceptabel voor de leefbaarheid van de dorpen.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen onder dit thema. De kwaliteit van de leefomgeving in de kernen gaat door de GOL plannen erop vooruit. Uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden naar het woon- en leefklimaat in de kernen na realisatie van de GOL. Overal wordt voldaan aan wet- en regelgeving.
12.j	21	Zienswijze	Toename en verschuiving verkeersoverlast naar woonwijken Waalwijk, Drunen en Vlijmen met alle gevolgen voor de leefbaarheid en gezondheid. Onacceptabel hoge CO2 uitstoot in de directe woonomgeving en aantasting van woonmilieu.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen onder dit thema. De kwaliteit van de leefomgeving in de kernen gaat door de GOL plannen erop vooruit. Uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden naar het woon- en leefklimaat in de kernen na realisatie van de GOL. Overal wordt voldaan aan wet- en regelgeving.

12.k	20, 68	Zienswijze	De woning van indiener ligt aan de huidige afrit 39. In de GOL wordt deze afrit gesloten maar blijft deze mogelijk open voor openbaar vervoer en hulpdiensten. Aan de noordzijde van de A59 wordt een nieuwe rondweg aangelegd, die een belangrijke ontsluitingsfunctie gaat vervullen voor het industrieterrein Waalwijk en het nieuwe industrieterrein Haven Acht. Indiener ervaart nu al erg veel geluidsoverlast vanwege de vele verkeersbewegingen op de A59 en verwacht dat de overlast zal toenemen door bovengenoemde ontwikkelingen en kan zich daar dan ook niet mee verenigen. De woning van indiener ligt op ca. 90 meter van de nieuwe ontsluitingsweg. Door de vestiging van grote distributiecentra (waaronder Bol.com) op Haven Acht vreest indiener dat de geluidsoverlast, zeker in de avond- en nachturen, flink zal toenemen. Het bedrijf Bol.com veroorzaakt in de avond- en nachtperiode (behoudens periode tussen 03.00 en 06.00 uur) 23 verkeersbewegingen per uur met een vrachtwagen en 2 met een bestelwagen. De geluidbelasting van deze verkeersbewegingen in de avond- en nachturen gaat niet op in het heersende (achtergrond)geluid. Indiener verwacht veel meer verkeersbewegingen van vrachtverkeer in de avond- en nachtperiode op de nieuwe weg op slechts 90 meter van de woning waardoor de geluidsoverlast zal toenemen. Indiener vreest dat dit grote impact heeft op de nachtrust met gezondheidsproblemen tot gevolg. Naast de verkeersbewegingen van Bol.com zijn er ook nog de verkeersbewegingen van andere distributie- en overslagbedrijven. Gezien de te verwachten toename aan geluidsbelasting op de woning verzoekt de indiener een (doorzichtig) geluidsscherm te plaatsen ter hoogte van de woning. Door plaatsing van een geluidsscherm wordt tevens vooruitgelopen op de Wet Swung. In de Wet Swung is opgenomen dat uiterlijk 31 december 2020 een saneringsplan te zijn opgesteld betreffende het kunnen voldoen aan- het ter plaatse geldende geluidproductieplafond. Mocht een scherm niet mogelijk zijn wenst indiener dat de ontsluitingsweg verder van de woning wordt gesitueerd (ca. 100 tot de A59). Tevens zou een strook groen kunnen worden gerealiseerd aan de noordzijde van de A59, dit zoals ook in de origine plannen altijd de bedoeling is geweest. Naast de geluidsoverlast zal de toename van aan verkeersintensiteiten zorgen voor een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Indiener vraagt zich af of bij uitvoering van de GOL nog wel beneden de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarden wordt gebleven.
		Antwoord	Voor de geluidsberekeningen is uitgegaan van de verkeersintensiteiten zoals deze in het verkeersrapport zijn opgenomen. Qua geluidsbelasting is de rijksweg A59 dominant ten opzichte van de nieuw aan te leggen noordelijke parallelstructuur. Het

			onderzoek heeft zich er alleen op gericht waar het geluidproductieplafond wordt overschreden. Rijkswaterstaat zal als wegbeheerder jaarlijks de rijksweg monitoren of een verdere toename van het verkeer leidt tot een overschrijding van het geluidproductieplafond. Ter hoogte van de woning van indieners (Torenstraat 9 en Vooreinde 39) is dit niet het geval. Rijkswaterstaat monitort als wegbeheerder jaarlijks de rijksweg of een verdere toename van het verkeer leidt tot een overschrijding van het geluidproductieplafond. Wanneer uit het jaarlijkse verslag blijkt dat GPP's in de nabije toekomst overschreden zullen worden als er niets wordt gedaan, moet de beheerder onderzoeken of de GPP's alsnog kunnen worden nageleefd door geluidbeperkende maatregelen op of aan de weg te treffen. Wanneer blijkt dat geluidbeperkende maatregelen om GPP-overschrijding te voorkomen niet mogelijk zijn, of niet doelmatig zijn omdat bijvoorbeeld te weinig woningen van de maatregel zouden profiteren, kunnen de GPP's worden gewijzigd. Hiervoor is altijd een openbare procedure nodig met de mogelijkheid van inspraak en beroep. De woningen liggen binnen de geluidszone van de nieuwe parallelweg. Voor deze woningen wordt de voorkeurgrenswaarde door de noordelijke parallelstructuur Waalwijk niet overschreden. Er is geen aanleiding voor het nemen van geluidwerende maatregelen dan wel het verschuiven van de nieuwe parallelweg in noordelijke richting Wat betreft de luchtkwaliteit blijkt dat binnen het gehele GOL gebied voldaan wordt aan de wettelijke normen (zie ook onder het kopje algemeen bij dit thema), dus ook bij de woningen van indieners. De in de Wet Swung opgenomen verplichting heeft betrekking op het vaststellen van het een saneringsplan voor de A59 (alleen bij Elshout en Vlijmen), uiterlijk 31 december 2020. Een en ander heeft niets te maken met het voldoen aan de GPP.
12.I	90	Zienswijze	In het plangebied ligt een 40 bar regionale aardgastransportleiding, Z-517-12. De kans is aanwezig dat de aardgastransportleiding eerst verlegd dient te worden. Het inpassingsplan maakt het mogelijk om nieuwe infrastructuur over de aardgastransportleiding te realiseren. De nieuwe infrastructuur verdraagt zich slecht/niet met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding.

			Daarnaast is de ligging van de transportleiding niet overal juist weergegeven op de verbeelding. Verzocht wordt de aardgas-transportleiding correct op de verbeelding op te nemen. Ook wordt verzocht de planregels aan te passen conform hun voorstel. In de toelichting is geen aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de aardgastransportleiding.
		Antwoord	Na het indienen van de zienswijzen heeft overleg plaatsgevonden met de Gasunie. Afgesproken is dat op basis van een knelpuntenanalyse in overleg met de Gasunie bepaald wordt welke aanvullende (technische) voorzieningen moeten worden getroffen. Het aanbrengen van (technische) voorzieningen wordt meegenomen in het aanbestedingscontract met de aan-nemer. De verbeelding is aangevuld. Ook zijn de planregels aangepast. Verder is de paragraaf over Externe Veiligheid in de toelichting van beide inpassingsplannen aangevuld.
12.m	69, 42	Zienswijze	Geluidschermen dienen bij Elshout en Vlijmen aan de noordzijde van de A59 verhoogd te worden, zodat de snelheid op de A59 verhoogd kan worden naar 120 km/u. Dit om de doorstroming op de A59 te verbeteren (minder file). Bij de aanleg van het Ei van Drunen is beloofd dat de A59 een 120 km /uur regime zal krijgen en dit kan alleen als de schermen worden verhoogd. Verzocht wordt om bij RWS eropaan te dringen hun oude beloftes na te komen en de schermen aan de noordzijde van de A59 te verhogen of te vervangen, zodat de snelheid naar 120 km/uur kan zonder allerlei bezwaarprocedures af te wachten.
		Antwoord	Ter plaatse is feitelijk geen sprake van een snelheidsverhoging. De huidige snelheid van 100 km/h is het gevolg van een <u>tijdelijke</u> snelheidsbeperking die van kracht blijft zolang de geluidsanering ter hoogte van het bedrijventerrein Nassaustraart en Elshout nog niet is afgerond. Bij het akoestisch onderzoek dat heeft geleid tot de huidige geluidschermen langs de A59 is uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid van 120 km/h. Ook de normstellingen voor geluid zijn gebaseerd op de maximumsnelheid van de A59 voorafgaand aan de invoering van deze tijdelijke snelheidsverlaging. Dit valt buiten de scope van de GOL. Het geluidonderzoek voor de rijksweg A59 richt zich op die delen van de weg waar vanwege de GOL het geluidproductieplafond wordt overschreden. Dit is niet het geval bij Elshout. Opgemerkt wordt dat jaarlijks Rijkswaterstaat als wegbeheerder monitort of het geluidproductieplafond wordt overschreden.
12.n	17, 20, 68	Zienswijze	Op 40 meter ten noorden van de A59 komt een nieuwe weg. Hier hebben indieners ernstige bezwaren tegen. Er is nu al geluidshinder vanwege de A59. Deze zal alleen maar toenemen na aanleg van de nieuwe weg. Indiener 17 vraagt om samen te

			zoeken naar een alternatief. De verwachting is dat de aanleg van een geluidsscherm langs de A59 van rijkswege nog lang zal duren. Gegevens zijn opgevraagd bij BOL.com over de verkeersbewegingen in de nacht op de nieuw aan te leggen weg. Het gaat om 25 verkeersbewegingen in de avond- en nachturen op een weg op een afstand van slechts 80 / 90 meter van zijn woning. Dit geluid zal niet opgaan in het heersende (achtergrond-)geluid van de A59, omdat het daar op deze tijd rustig is. Dit leidt tot een slechte nachtrust dat tot gezondheidsproblemen kan leiden. Indiener vraagt om plaatsing van een doorzichtig geluidsscherm ter plaatse van zijn woning. Tevens kan zo vooruit gelopen worden op in de Wet Swung opgenomen verplichting, inhoudende dat uiterlijk 31 december 2020 voldaan dient te worden het ter plaatse geldende geluidsproductieplafond. Als alternatief wordt voorgesteld de nieuwe weg te verschuiven in noordelijke richting naar een afstand van tenminste 100 meter vanaf de A59.
		Antwoord	Voor de geluidsberekeningen is uitgegaan van de verkeersintensiteiten zoals deze in het verkeersrapport zijn opgenomen. Qua geluidsbelasting is de rijksweg A59 dominant ten opzichte van de nieuw aan te leggen noordelijke parallelstructuur. Het onderzoek heeft zich er alleen op gericht waar het geluidproductieplafond wordt overschreden. Ter hoogte van de woning van indieners is dit niet het geval. Rijkswaterstaat monitort als wegbeheerder jaarlijks de rijksweg of een verdere toename van het verkeer leidt tot een overschrijding van het geluidproductieplafond. Wanneer uit het jaarlijkse verslag blijkt dat GPP's in de nabije toekomst overschreden zullen worden als er niets wordt gedaan, moet de beheerder onderzoeken of de GPP's alsnog kunnen worden nageleefd door geluidbeperkende maatregelen op of aan de weg te treffen. Wanneer blijkt dat geluidbeperkende maatregelen om GPP-overschrijding te voorkomen niet mogelijk zijn, of niet doelmatig zijn omdat bijvoorbeeld te weinig woningen van de maatregel zouden profiteren, kunnen de GPP's worden gewijzigd. Hiervoor is altijd een openbare procedure nodig met de mogelijkheid van inspraak en beroep. De woningen liggen binnen de geluidszone van de nieuwe parallelweg. Voor deze woningen wordt de voorkeurgrenswaarde door de noordelijke parallelstructuur Waalwijk niet overschreden. Er is geen aanleiding voor het nemen van geluidwerende maatregelen dan wel het verschuiven van de nieuwe parallelweg in noordelijke richting Wat betreft de luchtkwaliteit blijkt dat binnen het gehele GOL gebied voldaan wordt aan de wettelijke normen (zie ook onder het kopje algemeen bij dit thema), dus ook bij de woningen van indieners.

			De in de Wet Swung opgenomen verplichting heeft betrekking op het vaststellen van het een saneringsplan voor de A59 (alleen bij Elshout en Vlijmen), uiterlijk 31 december 2020. Een en ander heeft niets te maken met het voldoen aan de GPP.
12.o	20, 68	Zienswijze	Indiener kan zich niet verenigen met afsluiten van huidige afrit 39, echter mogelijk blijft deze afrit open voor de hulpdiensten. Op zich is dit gunstig, maar indiener vreest dat als de afrit openblijft voor hulpdiensten hier meer gebruik van zal worden gemaakt. Hij heeft voorkeur voor volledig afsluiten van deze afrit 39, dan wel dat deze afrit niet bestemd is voor auto- en vrachtverkeer.
		Antwoord	In het PIP is uitgegaan van het volledig afsluiten van afrit 39, ook voor hulpdiensten. In paragraaf 3.3.1 van het ontwerp PIP staat dat er overleg plaatsvindt met Rijkswaterstaat over het open houden van de aansluiting 39 (afrit) voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Inmiddels heeft dit overleg plaatsgevonden en is besloten dat de aansluiting 39 (afrit) afgesloten wordt.
12.p	168, 218	Zienswijze	GOL heeft negatieve gevolgen voor zowel de bewoners aan de Zeedijk 2 te Elshout en koeien behorende bij het agrarisch bedrijf. De bewoners worden geconfronteerd met geluid, fijnstof en de koeien worden ziek van zwerfafval van de wegenstructuur (naast de A59 zelf een nieuwe afrit, die vlak langs de weilanden loopt) en ongebreidelde groei van het voor koeien dodelijke Jacobskruid (door aanleg van EVZ en het ecologisch beheer dat daar plaatsvindt). Zo is geen onderzoek gedaan qua geluid naar de gevolgen van de GOL plannen voor de onderliggende wegen. Daar zal op sommige plaatsen ook de verkeersdruk en daarmee het verkeersgeluid toenemen. Daarmee is geen of althans onvoldoende transparant rekening gehouden.
		Antwoord	Zowel in het MER als in het geluidonderzoek zijn alle onderliggende wegen onderzocht. De meest relevante, of waar sprake is van een relevante toename zijn in de eindberekeningen meegenomen. In het PIP zijn alle wegen waar sprake is van “gevolgen elders” onderzocht. De desbetreffende rapportages gaan hier uitvoerig op in. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Alle belangen afwegende is gekozen voor de GOL plannen, ook omdat de eventuele schade vanwege zwerfafval en Jacobskruid van dien aard is dat hier geen sprake is van een onevenredige aantasting van functioneren van het agrarisch bedrijf.
12.q	177	Zienswijze	Met betrekking tot het aspect externe veiligheid is in het PIP aangegeven dat het lpg-gedeelte van het tankstation van indiener aan de Laageindse Stoep 5 te Waalwijk zal vervallen door andere ontwikkelingen. Dit is echter nog niet zeker, omdat er nog geen overeenkomst gesloten is tussen indiener en de projectontwikkelaar voor de 'Appelslocatie'. In het externe veiligheidsonderzoek is daarom ten onrechte aangenomen dat het lpg-gedeelte zal vervallen.
		Antwoord	Inderdaad is het vervallen van het lpg-deel nog niet vastgelegd via een bestemmingsplan. Omdat de oprit vanaf de Taxandriaweg naar de A59 richting 's-Hertogenbosch komt te vervallen, kan de tankwagen, na bevoorrading van dit tankstation,

			gebruik maken van aansluiting 37 (Waalwijk) of 40 (Drunen West) en de nieuwe en de bestaande parallelstructuur. De transportaantallen naar deze installatie zijn zo gering dat er langs de transportroutes geen normen of oriëntatiewaarden zullen worden overschreden. De risico's zijn, gezien het zeer lage aantal transporten van gevaarlijke stoffen sowieso al zeer gering, en dat verandert niet door de wijzigingen in de weginfrastructuur. Het gaat om lokaal transport naar een enkele bestemming waar nu ook al transport naar plaatsvindt. Dit is niet van invloed op conclusies met betrekking tot externe veiligheid
12.r	20	Zienswijze	De toename van verkeersintensiteiten op de nieuwe weg ten noorden van de A59 zal leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van indiener (Vooreinde 39 te Waalwijk). Indiener vraagt zich af of bij de uitvoering van het PIP nog wel wordt gebleven beneden de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarden,
		Antwoord	Uit het Luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat overal wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit ook aan de Vooreinde te Waalwijk
12.s	6, 23, 217	Zienswijze	De plannen – meer specifiek de verlegde op- en afritten Nieuwkuijk – scoren op het gebied van geluid en fijnstof zeer slecht op continuering van het leefmilieu. Indiener verwijst hierbij naar de taak van de overheid zoals omschreven in het vonnis van de Rechtbank Den Haag, zaaknummer C/09/532971 / KG ZA 17/644 d.d. 7 september 2017. Uit correspondentie tussen indiener en de provincie Noord-Brabant van 24 november 2017 blijkt volgens indiener dat in geen van de berekeningen inzake de luchtkwaliteit bovengenoemd vonnis is meegenomen. Volgens indiener blijkt uit het vonnis dat het dient te gaan om gemeten waarden en niet om waarden voortkomend uit prognoses, modellen en/of aannames anders dan de feitelijke situatie van 7 september 2017 en daarna. Indiener 23 geeft aan, dat gelet op bovengenoemde uitspraak thans moet worden voldaan aan de grenswaarden in de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit. Indiener 23 behoudt zich het recht voor om hierover een civiele procedure aan te spannen indien niet voldaan wordt aan deze grenswaarden.
		Antwoord	De luchtkwaliteit in Nederland wordt gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Jaarlijks worden voor o.a. PM2,5 en PM10 emissiefactoren en achtergrondgegevens bekend gemaakt die het bevoegd gezag moet gebruiken voor het toetsen/berekenen van de luchtkwaliteit. De toetsing wordt vervolgens uitgevoerd conform Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl). In het model zijn o.a. PM2,5 en PM10 emissiefactoren en achtergrondgegevens opgenomen. De luchtkwaliteit wordt berekend, maar in de modellen zit input van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.

			In genoemd vonnis gebiedt de voorzieningenrechter de Staat kortweg zo spoedig mogelijk te voldoen aan de Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. De Staat dient alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn te voldoen aan de grenswaarden voor NO2 en PM10. Inmiddels heeft de rechtbank uitspraak gedaan op 27 december 2017 in de bodemzaak en komt hierin tot een andere conclusie dan de voorzieningenrechter. De Staat ‘werkt toe’ naar het bereiken van de WHO-richtwaarden, die nog niet overal in Nederland zijn bereikt. De rechtbank oordeelt dat de Staat niet nu al of op korte termijn aan de WHO-richtwaarden moet voldoen. Er is geen verdragsbepaling die de Staat daartoe verplicht. Wel moet de Staat voldoen aan de Richtlijn. Deze bevat verplichtingen voor de Staat: de grenswaarde voor PM10 moest op 11 juni 2011 zijn bereikt en de grenswaarden voor PM2,5 en NO2 op 1 januari 2015. Die uiterste data zijn niet gehaald voor PM10 en NO2. Daaruit kan echter niet worden afgeleid dat de Staat onvoldoende heeft gedaan en doet om de periode van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Conclusie is dat de staat deze verplichting niet heeft geschonden. ECLI:NL:RBDHA:2017:15380. Er zijn in geen enkel geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg). Dus er wordt al voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Wat betreft de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit wordt verwezen naar het kopje algemeen bij dit thema.
12.t	8	Zienswijze	GOL leidt tot meer of andere knelpunten in de verkeersafwikkeling dan in de huidige situatie en zorgt er daarmee voor dat de leefbaarheid van het steeds dichtbevolkter en intensief gebruikte gebied Langstraat onder druk komt te staan. Door de concentratie van het verkeer op de Vijfhoevenlaan zal de verkeersintensiteit in de omgeving van de woning van indiener verder toenemen. De directe woon- en leefomgeving wordt hierdoor aangetast. Daardoor komt de leefomgeving op een onacceptabel niveau.
		Antwoord	Het is juist dat het verkeer op en rond de Vijfhoevenlaan toeneemt. Daartegenover staat dat het verkeer en de overlast in het centrum van Vlijmen afneemt. De Wet geluidhinder is bedoeld om de mensen in hun woonomgeving voor ondervonden geluidhinder te beschermen. Ook voor de Vijfhoevenlaan zijn de plannen getoetst aan de wet en heeft het lokaal geresulteerd in geluidsmaatregelen waarmee aan de normen wordt voldaan. Voor het meer westelijke deel van de Vijfhoevenlaan is geen gedetailleerde beschrijving in het akoestisch rapport opgenomen omdat er hier geen sprake is van een reconstructie of de

			aanleg van een nieuwe weg. Wel is dit deel genoemd bij de “Gevolgen elders” in paragraaf 4.9. Op grond hiervan kan de gemeente besluiten geluidsmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsarm asfalt, te nemen indien de geluidsbelasting op de gevels daar aanleiding toe geeft. De gemeenteraad van Heusden heeft op 16 mei 2017 besloten hier geluidsarm asfalt aan te laten brengen. De daarvoor benodigde gelden zijn beschikbaar gesteld.
12.u	8	Zienswijze	Indiener wonende aan de Biesheuvellaan 30 te Vlijmen zal geluidsoverlast ondervinden en vreest een onaanvaardbaar geluidsniveau boven de toegestane grenswaarde. Er zullen maatregelen moeten worden genomen om in en rond de woning van indiener een goed woon- en leefklimaat te garanderen.
		Antwoord	De woning van de indiener is gelegen op de hoek met de Vijfhoevenlaan. Naar aanleiding van het onderzoek naar de ‘gevolgen elders’ is besloten door de raad van de gemeente Heusden om op de Vijfhoevenlaan geluidsarm asfalt aan te leggen. Door de GOL neemt hier de geluidsbelasting toe. Deze toename wordt voor een belangrijk deel weggenomen door de aanleg van geluidsarm asfalt waarna –zo is de inschatting– zo veel mogelijk de geluidbelasting gelijk wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt hier dus een maatregel genomen ten behoeve van een acceptabel woon- en leefklimaat.
12.v	8	Zienswijze	Er moet voldoende aandacht zijn voor de impact van GOL op de luchtkwaliteit voor mens en milieu. De uitgangspunten van de GGD inzake fijnstof dienen bij het maken van een belangenafweging de leidraad te zijn. De beschikbare gelden zullen moeten worden ingezet voor aanvullende luchtkwaliteitsmaatregelen.
		Antwoord	Er heeft een uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit conform de werkwijze die is beschreven in de NRD en de richtlijnen voor het MER. Uit het Luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat overal wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit ook aan de Biesheuvellaan 30 te Vlijmen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is getoetst aan de grenswaarden, die zijn vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit.
12.w	8	Zienswijze	Het aantal bestemmingen waar er een positief effect optreedt op de concentratie stikstofdioxide als gevolg van GOL is zeer beperkt. GOL draagt dan ook niet bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de regio in het algemeen en die van de directe leefomgeving van indiener in het bijzonder. Er dient een zo laag mogelijke concentratie te worden gegarandeerd op plaatsen waar mensen blijvend worden blootgesteld. Er is besloten uit te gaan van de wettelijke normen uit de Wet Luchtkwaliteit.

		Antwoord	De maatregelen binnen het plangebied GOL Oost hebben een positieve invloed op de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof, (PM ₁₀ en PM _{2,5})) bij gevoelige bestemmingen (o.a. woningen). Er zijn in geen enkel geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg). Dit geldt ook voor de Biesheuvellaan 30 te Vlijmen.
12.x	9	Zienswijze	Het achtergrondrapport Luchtkwaliteit bevat niet de juiste en volledige informatie voor besluitvorming omdat de toekomstige woningbouw in de Grassen aan de Vijfhoevenlaan niet is meegenomen. Zo ontstaat een onjuist beeld van de werkelijke effecten en aantallen bestemmingen met een hoge concentratie stikstofdepositie. De conclusie in paragraaf 7.1.3 2 ^e alinea geeft een onjuiste voorstelling van zaken en dient dan ook herzien te worden. De nieuwe berekeningen dienen de huidige en toekomstige bestemmingen te bevatten om de juiste verhoudingen weer te geven voor de besluitvorming.
		Antwoord	Indiener woont aan de Verdilaan 42 te Vlijmen. In het onderzoek naar luchtkwaliteit zijn alle vastgestelde ruimtelijke plannen meegenomen. Een deel van de Grassen is nog niet vastgesteld en daarom niet meegenomen. Dit is een gangbare methode, die voldoet aan de gangbare regels. De Commissie m.e.r. heeft in haar definitieve toetsingsadvies van 29 maart 2018 dan ook geconstateerd dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Te zijner tijd zal in het kader van de planprocedure voor de Grassen onderzocht worden wat de gevolgen zijn van deze nieuwe woonwijk voor de luchtkwaliteit op de omgeving. De maatregelen binnen het plangebied GOL Oost hebben een positieve invloed op de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof, (PM₁₀ en PM_{2,5})) bij gevoelige bestemmingen (o.a. woningen). Er zijn in geen enkel geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg). Dit geldt ook voor de Verdilaan 42 te Vlijmen.
12.y	11	Zienswijze	Aantasting van het woongenot voor de Gemeint 1, vanwege geluidsoverlast (overstelpend aantal extra verkeersbewegingen), concentratie aan fijnstof en horizonvervuiling. Uitzicht van indiener is zijn gevoel van elke dag vakantie. Indiener wil graag meedenken in oplossingen bijvoorbeeld ten aanzien van de geluidswand: deze integreren in de natuur met zo min mogelijk zichtverlies en zicht op auto's.
		Antwoord	Voor het aspect Geluid geldt dat op het kaartmateriaal 5b, in bijlage IV van het akoestisch onderzoek GOL Oost is te zien dat de geluidssituatie ter plaatse van De Gemeint 1 verbeterd dan wel gelijk blijft. Dit komt voornamelijk door de aanleg van een geluidscherm langs de Verlengde Vlijmenseweg.

			Dit geluidsscherp is 1 meter hoog, boven op het hoge talud van de Vlijmenseweg die de Rijksweg kruist. Dit scherm kan worden vervangen door een zogenaamde geluidvangrail. Waarmee het geen karakter van een laag scherm meer heeft maar van een dichtgemaakte vangrail. Zie ook deze webpagina: https://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/projecten/geluidvangrail Bij de nadere uitwerking van de plannen zal indiener worden betrokken als het gaat om de vormgeving van de geluidwerende voorziening, waarbij zeker zal worden gepoogd om de horizonvervuiling tot een minimum te beperken. Qua geluid wordt na toepassing van de geluidswerende voorzieningen voldaan aan de Wet geluidhinder. Langs de Randweg Vlijmen komt aan beide zijden een bomenlaan om de weg landschappelijk in te passen. Uit het Luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat overal wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit ook aan de Gemeint 1.
12.z	14	Zienswijze	De verlegging van de toe- en afrit 43, de aanleg van een parallelweg en een snelfietsroute betekent een aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener (Parallelweg-West 4 te Vlijmen). Er zal lichthinder optreden in verband met verhoogde wegdek nabij zijn woning. Hij pleit voor zodanige voorzieningen dat er geen lichthinder ontstaat door de gewijzigde verkeerssituatie.
		Antwoord	Er is geen sprake van een verhoogd wegdek. Bij de uitvoering van de plannen wordt lichtinval beschouwd en indien noodzakelijk maatregelen getroffen.
12.aa	16	Zienswijze	De aanleg van de parallelweg Oost is desastreus voor de leefbaarheid in Vlijmen-dorp en meer specifiek voor de Vijfhoevenlaan. Niet gehinderd door enige aandacht voor de impact en kwaliteit van de plannen denderen de bestuurders door.
		Antwoord	Hierin herkennen Provinciale Staten zich niet. Naar de overtuiging van Provinciale Staten is de besluitvorming op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Voor een verdere motivering van deze variant wordt verwezen naar thema 2E, onder het kopje algemeen.
12.ab	23, 50	Zienswijze	Naar de mening van indiener 23, woonachtig aan de Voordijk 11 zijn de geluidsrapporten van 5 en 18 oktober jl. ondeugdelijk en/of onvoldoende onderbouwd omdat: 1. daarin niet de geluidsbelasting in de tuin van indiener is onderzocht. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient dit wel te gebeuren (zie rechtsoverwegingen 15 t/m 15.2 van de uitspraak van de ABRvS van 12 juli 2017 nr.

			201504041/2/R3 (Leerdam) (Indiener heeft het huis gekocht vanwege de huidige, rustige ligging daarvan en de nabijheid van groenvoorzieningen) én 2. daarin niet is onderzocht welke geluidsbelasting er voor het binnenniveau in zijn woning zal ontstaan bij uitvoering van de GOL. Hierdoor is het ontwerpbesluit voor een hogere waarde als bedoeld in de Wgh onvoldoende onderbouwd (zie ook H 4 onder 1). De geluidsrapporten van 5 en 18 oktober jl. zijn onduidelijk, omdat daarin niet het verschil in geluid(smaatregelen) tussen het perceel/de woning Voordijk 13 en Voordijk 11 wordt verklaard: 1. Verschillende hoogte geluidsscherm. 2. Verschillende geluidsbelastingen op de woningen zonder geluidsmaatregelen. Indiener komt tot de conclusie dat een goed woon- en leefklimaat niet kan worden gegarandeerd. Daarom dient van de GOL te worden afgezien. Indien toch de GOL zal worden uitgevoerd wenst indiener inspraak in de uitvoering van het te plaatsen geluidsscherm naast zijn woning en van eventuele andere geluidsmaatregelen in de nabijheid van zijn woning. Indiener 50, woonachtig aan de Voordijk 9, vindt het opmerkelijk dat er geen metingen/berekeningen zijn uitgevoerd voor zijn tuin. Indiener verzoekt de geluidschermen langs de Vijfhoevenlaan door te trekken tot op de hoogte van het eind van zijn perceel. De geluidschermen dienen aan beide zijden van de Vijfhoevenlaan even hoog uitgevoerd te worden. Verzocht wordt gebruik te maken van absorberende schermen.
		Antwoord	<u>Geluidsbelasting in de tuin</u> Indiener 23 woont aan de Voordijk 11 waar inderdaad de geluidsbelasting toeneemt. In de Wet geluidhinder zijn geluidsgevoelige bestemmingen die bescherming krijgen van die wet limitatief opgesomd. Tuinen zijn in de Wgh geen gevoelige bestemmingen. Hiervoor zijn dan ook geen wettelijke normen beschikbaar. Daarom zijn de tuinen van indiener 23 en 50 niet onderzocht. Door middel van geluidsmaatregelen in de vorm een stiller wegdek en een (laag) geluidsscherm is de geluidsbelasting aan de Voordijk 11 teruggebracht naar 53 dB op de gevel van de bovenste bouwlaag van de woning en 48 dB op de gevel van de begane grond (tuin niveau). Na het verlenen van een hoger waarde wordt voldaan aan de Wgh. Wanneer de ondervonden

			geluidbelasting aanvaardbaar is voor een Wgh-geluidsgevoelig object als een woning, wordt deze ook aanvaardbaar geacht voor functies (of objecten) zoals een tuin. Zeker ook omdat het perceel Voordijk 11 een grote buitenruimte kent. Een groot deel van de tuin is gelegen op een grotere afstand van de Vijfhoevenweg dan de woning. Ook geldt dat voor delen van de tuin de woning zelf een afschermende werking heeft. Alle belangen afwegende achten Provinciale Staten de geluidssituatie in de buitenruimte acceptabel. Tot deze conclusie komen Provinciale Staten ook als het gaat om de tuin van indiener 50. Deze tuin ligt nog verder af van de Vijfhoevenlaan. Er is geen reden om de geluidschermen door te trekken. <u>Onderzoek naar geluidwerendheid gevel</u> De woning krijgt een hogere waarde en komt daardoor in aanmerking voor onderzoek naar de geluidwerendheid van de gevel. Inmiddels zijn de bewoners, waaronder indiener, aangeschreven voor dit onderzoek. In een brief is aangekondigd dat de provincie graag een dergelijk onderzoek wil laten uitvoeren. Gevraagd wordt of de bewoners hieraan mee willen werken en - indien noodzakelijk - instemmen met maatregelen aan de woning om er voor zorg te dragen, dat de binnenwaarde niet meer bedraagt dan 33 dB. Eventuele kosten zijn voor rekening van de GOL en zijn ook meegenomen in de begroting. <u>Verschillen in uitkomsten Voordijk 11 en 13</u> De redenen voor de verschillende uitkomsten voor de woningen Voordijk 11 en 13 qua geluidsbelastingen zijn de volgende: • Er is een verschil in afstand. De woning aan de Voordijk 11 ligt op een grotere afstand tot de weg dan de woning aan de Voordijk 13. Het verschil in geluidsbelasting is bijna 2 dB. • Er is een verschil in reflecterend oppervlak tussen de woning en de weg. Tussen de woning aan de Voordijk 13 en de Vijfhoevenlaan ligt een toerit van de Voordijk naar de woning. Deze toerit geldt als een akoestisch reflecterend gebied waardoor het verschil in geluidsbelasting verder verhoogd wordt. In het doelmatigheidscriterium is bepaald dat het budget aan maatregelpunten waarmee geluidsmaatregelen bekostigd kunnen worden afhangt van de hoogte van de geluidsbelasting. Een hogere geluidsbelasting betekent een hoger budget. De woning aan de Voordijk 13 heeft meer budget beschikbaar wat tot uiting komt in een hoger geluidsscherm.
--	--	--	--

			Gelet op het bovenstaande is er geen aanleiding om het verzoek van indiener 50 in te willigen om beide geluidschermen even hoog uit te voeren. Er wordt voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder. Verder wordt de uitvoering en vormgeving van de schermen niet expliciet geregeld in het inpassingsplan. Wel is vastgelegd in de regels dat bij oplevering van de nieuwe wegenstructuur voldaan moet worden aan de Wet geluidhinder (zie artikel 5.3.2 van de regels van het PIP GOL Oost). <u>Overleg</u> Bij de nadere uitwerking van de plannen zal indiener worden betrokken als het gaat om de vormgeving van de geluidwerende voorziening,
12.ac	23, 217	Zienswijze	Uit het achtergrondrapport Luchtkwaliteit van 22 maart jl blijkt, dat ter plaatse van de woning van indiener en toename zal zijn van de concentratie NO₂ van meer dan 1,2 µg/m³. Vermeld wordt dat bepaalde GOL onderdelen als NSL-project zijn opgenomen. Echter het NSL gold tot 1 januari jl. omdat voor de verlenging daarvan geen derogatie is aangevraagd aan de Europese Commissie. Onduidelijk is of met uitvoering van de GOL zal worden voldaan aan de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit (2008/50/EG). Indiener verzoekt af te zien van vaststelling van het PIP GOL en van het nemen van uitvoeringsbesluiten althans in ieder geval af te zien van de aanleg van de Randweg Vlijmen ter plaatse van zijn woning.
		Antwoord	GOL leidt per saldo tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de Oostelijke Langstraat. Aanvullend daarop geldt dat lucht steeds schoner wordt. Uit de Monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (dataset Monitoring NSL 2016) blijkt dat er tot 2030 een autonome verlaging van de concentratie NO₂ wordt verwacht van circa 5 a 10 µg/m³. De toename bij de woning van inspreker is relatief beperkt ten opzichte van deze autonome afname en voldoet tevens ruimschoots aan de wettelijke normen.
12.ad	25	Zienswijze	Onduidelijk is waarom aan de Wolput ter hoogte van de indiener zijn perceel geen gebruik gemaakt wordt van geluidsarm asfalt. Dit is een gemiste kans. De weg zal er jaren liggen. Graag alsnog dit type asfalt laten aanleggen.
		Antwoord	Bij deze woning neemt de geluidsbelasting in de toekomstige situatie iets af. Toch is voor deze woning een hogere waarde aangevraagd van 55 dB, omdat eerder al een hogere grenswaarde was toegekend, die nu ontoereikend is. Maatregelen zijn afgewogen, maar vanwege redenen van beheer en onderhoud niet wenselijk. Geluidsarm wegdek is kwetsbaar en wordt daarom bij voorkeur niet toegepast nabij een kruising van een drukke weg waar veel geremd wordt. Aanvullende reden is de korte lengte waarover het nodig is.
12.ae	25, 101	Zienswijze	Bewoners aan de Wolput worden met alle nadelen van het plan opgezegd: meer verkeer, c.q. bij drukte moeilijk op de openbare weg kunnen komen, meer geluid (verhoogde grenswaarden), meer fijn stof, minder groen (bomen worden gekapt),

			meer verkeersstromen voor de deur (nu 3: 1 fietspad en 2 rijbanen, straks 5: 1 dubbel fietspad (2) en 3 rijbanen). Ook wordt de bestaande sloot verschoven in de tuin van indiener. Er zijn alternatieven. Gevraagd wordt dit te onderzoeken en te overleggen en compenserende maatregelen te treffen, die de nadelen als gevolg van het plan compenseren.
		Antwoord	Door de aanleg van de verlegde op- en afrit 43 verbetert de situatie op de Wolput qua verkeersintensiteiten. Zie ook tabel 3.3. uit de samenvatting van het MER (bijlage 3 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). In het NRD alternatief (turbo-rotonde aansluiting 43) wordt een verkeersintensiteit verwacht van 16.000 mvt/etm op de Wolput West. Door de aanleg van een verlegde op- en afrit vermindert deze intensiteit tot 11.000 mvt/etm. Dat is ruim onder het huidige aantal (2017) verkeersbewegingen van 12.500 mvt/etm. Het op – en afrijden van de percelen is met name in de ochtend- en avondspits lastig. In vergelijking met de bestaande situatie is er sprake van minder verkeer op de Wolput. Daartegenover staat dat door het realiseren van een aparte links- en rechtsafstrook er een betere doorstroming op de afrit van de A59 ontstaat. Dit heeft als gevolg dat de hiaattijden om op te rijden vanaf het perceel kleiner worden. De nieuwe situatie wordt echter als niet onacceptabel beschouwd. Er zijn ook geen richtlijnen/ normeringen (wachttijden) voor oprijden vanaf percelen van derden. Voor de geluidsbelasting op de woningen langs de Wolput ten gevolge van de GOL wordt verwezen naar het achtergrondrapport 'Akoestisch onderzoek Oost en West' (bijlage 20 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). De wijzigingen aan de weg in combinatie met de afname van het verkeer heeft als effect dat de geluidbelasting gelijk blijft of met bijna 1 dB afneemt (uitzondering is de woning Wolput 90, dit heeft te maken met een eerder verleende hogere grenswaarden van 53 dB). De maatregelen binnen het plangebied GOL Oost hebben een positieve invloed op de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof, (PM₁₀ en PM_{2,5})) bij gevoelige bestemmingen (o.a. woningen). Er zijn in geen enkel geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg). Dit geldt ook langs de Wolput. De herinrichting van de Wolput is gewijzigd door het laten vervallen van de sloot. Er hoeft nu geen grond aangekocht te worden. Helaas blijft de beschikbare ruimte tussen talud A59 en particuliere grenzen percelen noordzijde van de Wolput te beperkt. Trottoir met bomen, alsmede eigen ruimte voor wandelaar en hardloper is niet inpasbaar.

			Besloten is aan de zuidzijde het bestaande fiets- en voetpad te handhaven. Hiervan was nog geen sprake in het ontwerp inpassingsplan. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar allerlei alternatieven nabij de aansluiting 43. Uiteindelijk is gekozen voor een verlegde aansluiting 43. Hierdoor zal het verkeer aan de Wolput afnemen, zowel ten opzichte van de huidige situatie als ten opzichte van de referentiesituatie 2013. Al met al is naar de mening van Provinciale Staten wel geluisterd naar indieners. Alle belangen afwegende is tot de uiteindelijke VKA gekomen.
12.af	47	Zienswijze	Indiener heeft geen vertrouwen in de cijfers en berekeningen voor de verkeersintensiteiten. Vanaf de Velddreef tot aan de Tunnelweg zal het verkeer eerder toenemen in verband met filevorming op de nieuwe parallelweg. De Nassaulaan is hierop qua wegdek niet berekend. Er wordt in de huidige situatie al veel overlast door de weg ervaren (automobilisten rijden hard om snel door de wegversmallingen te kunnen). Een aanpassing van deze weg en/of wegdek is niet meegenomen in de GOL noch in plannen van de gemeente. Indiener is van mening dat het woongenot voor de omgeving aanzienlijk wordt verslechterd.
		Antwoord	De te verwachten verkeersintensiteiten op de Nassaulaan laten geen significante groei van het gemotoriseerd verkeer zien. De intensiteiten zullen zelfs afnemen (zie ook bijlage 27 bij de toelichting van beide inpassingsplannen). Er is dan ook vanuit de GOL geen aanleiding maatregelen te treffen. De gehanteerde onderzoeksmethode, inclusief de gebruikte instrumenten, zijn 'bewezen' modellen, zoals deze ook in andere planstudies in Nederland worden toegepast. De gehanteerde modeltechniek in model GOL is conform de uitgangspunten van de BBMA en de regionale verkeersmodellen van 's-Hertogenbosch en Hart van Brabant. Beide verkeersmodellen zijn bestuurlijk vastgesteld en bevatten de meest recente inzichten ten aanzien van de toekomstige ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen in de regio.
12.ag	50	Zienswijze	In de GOL is niets omschreven over de aansluiting van de Oostelijke randweg op de Vijfhoevenlaan en de Tuinbouwweg. Verkeersbewegingen over de Tuinbouwweg zullen daar niet of nauwelijks gaan plaatsvinden omdat de afwikkeling van het verkeer op de kruising Tuinbouwweg - Mommersteeg een bottleneck in deze route is. Indiener is van mening dat het verkeer op de Vijfhoevenlaan vanaf het gereed komen van de GOL fors zal toenemen (meer dan geprognostiseerd). Voor de indiener is het onduidelijk of de Vijfhoevenlaan tegelijkertijd met de GOL gereed zal zijn, daarom dient de grens van de GOL opgerekt te worden. De grens stopt nu ter hoogte van ongeveer 50m1 in de Vijfhoevenlaan. Het is onduidelijk waarom deze knip tussen provincie en gemeente zo is gekozen.

		Antwoord	De gehanteerde onderzoeksmethode, inclusief de gebruikte instrumenten, zijn ‘bewezen’ modellen, zoals deze ook in andere planstudies in Nederland worden toegepast. De gehanteerde modeltechniek in model GOL is conform de uitgangspunten van de BBMA en de regionale verkeersmodellen van 's-Hertogenbosch en Hart van Brabant. Beide verkeersmodellen zijn bestuurlijk vastgesteld en bevatten de meest recente inzichten ten aanzien van de toekomstige ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen in de regio. De begrenzing van de GOL op de Vijfhoevenlaan is gebaseerd op aanpassingen die vanwege de aanleg van de randweg Vlijmen aan de Vijfhoevenlaan noodzakelijk zijn. De gemeente Heusden zal te zijner tijd de Vijfhoevenlaan reconstrueren afgestemd op de planontwikkeling van de Grassen en de GOL. De gemeente Heusden zal ook op de Vijfhoevenlaan geluidsarm asfalt aanleggen. Daarvoor zijn reeds gelden gereserveerd.
12.ah	54	Zienswijze	Indiener is bezorgd over het woon- en leefklimaat ten gevolge van de maatregelen van de GOL. Er wordt geen rekening gehouden met harder rijden, maar dat is wel de realiteit. Zorg dat er werkelijk maximaal 70 km/u gereden kan worden op de Randweg Vlijmen Oost door bijvoorbeeld een flitspaal te plaatsen of andere maatregelen te nemen. Harder rijden zorgt namelijk voor meer geluidsoverlast. Indiener vindt dat de juiste verkeersberekeningen in de GOL moeten worden opgenomen waarbij rekening wordt gehouden met sluipverkeer van de A59. Meer verkeer dan berekend zorgt voor meer geluid dan berekend, daar hebben omwonenden veel last van. Kijk niet alleen naar de wettelijke normen in verband met de mitigerende maatregelen. Bekijk het vanuit de omwonenden in plaats van te verschuilen achter wettelijke kaders die de overheid helpen, maar niet de burger.
		Antwoord	De (nieuwe) wegen worden ingericht conform de ontwerpuitgangspunten van Duurzaam Veilig. Daarmee wordt beoogd een inrichting te creëren waarbij vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Ofwel: het wegbeeld moet kloppen bij de functie van de weg, zodat de weggebruiker weet wat van hem of haar verwacht wordt en waarop het gedrag ook automatisch wordt aangepast. Het gevreesde sluipverkeer wordt nergens met gegevens onderbouwd. De GOL is er juist op gericht een dergelijke verkeersstructuur te realiseren dat sluipverkeer (zoeken naar kortere route) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Sluipverkeer ontstaat als het verkeer niet goed en veilig kan doorstromen. Hier is bij de planvorming uitgebreid naar gekeken. En de doorstroming is overal aanvaardbaar (al of niet na het toepassen van aanvullende maatregelen).
12.ai	54	Zienswijze	De GOL is echt niet de oplossing voor de verkeersknelpunten in Vlijmen en omgeving. De rapporten staan vol met positieve scores, maar daar wordt de omgeving van de nieuwe randweg Vlijmen Oost vaak niet eens in de scores opgenomen. Een

			nieuwe weg waar veel verkeer over komt, 70 km/u mag worden gereden en die dicht tegen woningen aan ligt, kan er niet voor zorgen dat geluid, CO₂-uitstoot en gezondheid in positieve zin wordt beïnvloed. De plannen doen dit voorkomen, maar dat kan natuurlijk niet waar zijn.
		Antwoord	Uit het MER en de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de vooraf vastgestelde doelen worden bereikt voor het hele GOL gebied, uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde. Plaatselijk kan de situatie verslechteren. Onderzocht is of daar nog steeds sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat en voldaan wordt aan wettelijke normen. Ook zijn maatregelen voorzien om aantastingen aan cultuur en landschap te verzachten dan wel nieuwe waardevolle structuren te creëren. Door het terugplaatsen van bomen aan weerszijden van de nieuwe Randweg Vlijmen (deze komt op een dijk te liggen) wordt de doorbroken structuur van wegen deels hersteld, waardoor het negatief effect per saldo beperkt is. In de Biessertpolder wordt in het RKP en RO ingespeeld op de markering van de Boerenschans uit de Linie 1629. De Boerenschans is een van de iconprojecten van de Linie 1629. De Boerenschans zal in het kader van de GOL meer zichtbaar gemaakt worden. In de toelichting van beide inpassingsplannen wordt via een afbeelding een impressie gegeven hoe dit zou kunnen gebeuren (paragraaf 4.4.2).
12.aj	26, 27, 28, 30, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 48, 49, 53, 61, 12, 72, 74, 76, 79, 81, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 122, 124, 125, 126,	Zienswijze	Door de toename aan afgelegde autokilometers ten opzichte van de referentiesituatie ontstaat een onnodige toename van geluid, NO_x, CO₂ en andere milieubelastingen in het gebied. Zeker nu er ook plannen zijn om 130 km/uur toe te staan op de A59 (indieners 79 en 84). Aan de Vijfhoevenlaan te Vlijmen wordt de verspreiding van fijnstof (honderdvoudig) hoger (indieners 72).

	129, 130, 140, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 154, 157, 159, 160, 162, 163, 164, 170, 184, 185, 191, 193, 199, 209, 211, 212, 213		
		Antwoord	Een eventuele verhoging van de snelheid op de A59 valt buiten de scope van de gebiedsontwikkeling van GOL. Dit is een beslissing van het Rijk. Voor de effecten op bijvoorbeeld verkeer, geluid en lucht geldt dat deze zijn uitgevoerd conform wet- en regelgeving en conform Notitie Reikwijdte en Detailniveau met bijbehorende Richtlijnen voor het MER. De gevolgen van de nieuwe wegenstructuur voor het woon- en leefklimaat is nauwkeurig onderzocht (ook de Vijfhoevenlaan). Onder het kopje algemeen van dit thema wordt hier verder op ingegaan. Er wordt voldaan aan wet- en regelgeving.
12.ak	86	Zienswijze	Indiener woont aan de Emmalaan 23 te Vlijmen en heeft vanuit diens woning van 3 kanten zicht op een grote geluidswal; tussen die wal en het huis komt nu ook nog een parallelweg. Dit leidt ook tot meer geluid en uitstoot van uitlaatgassen van 3 kanten op korte afstand.
		Antwoord	In plaats van een geluidswal wordt waarschijnlijk bedoeld een geluidscherm. Het scherm langs de rijksweg is 7 meter hoog. Langs de nieuwe Parallelweg komt een geluidscherm van twee meter hoog. Om het geluid van de nieuwe Parallelweg verder te verlagen komt er ook geluidsarm asfalt op de weg. De maatregelen binnen het plangebied GOL Oost hebben een positieve invloed op de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof, (PM ₁₀ en PM _{2,5})) bij gevoelige bestemmingen (o.a. woningen). Er zijn in geen enkel geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg). Dit geldt ook langs nabij de Emmalaan 23.
12.al	127	Zienswijze	De plannen zijn in strijd met de uitspraak van de voorzieningenrechter van 7 september 2017 (ECLI:NL:RBDHA:2017:10171) waarbij het de Staat met onmiddellijke ingang verboden is om elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch gezien verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden voor NO ₂ en PM ₁₀ zal leiden.

		Antwoord	In genoemd vonnis gebiedt de voorzieningenrechter de Staat kortweg zo spoedig mogelijk te voldoen aan de Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. De Staat dient alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn te voldoen aan de grenswaarden voor NO2 en PM10. Inmiddels heeft de rechtbank uitspraak gedaan op 27 december 2017 in de bodemzaak en komt hierin tot een andere conclusie dan de voorzieningenrechter. De Staat ‘werkt toe’ naar het bereiken van de WHO-richtwaarden, die nog niet overal in Nederland zijn bereikt. De rechtbank oordeelt dat de Staat niet nu al of op korte termijn aan de WHO-richtwaarden moet voldoen. Er is geen verdragsbepaling die de Staat daartoe verplicht. Wel moet de Staat voldoen aan de Richtlijn. Deze bevat verplichtingen voor de Staat: de grenswaarde voor PM10 moest op 11 juni 2011 zijn bereikt en de grenswaarden voor PM2,5 en NO2 op 1 januari 2015. Die uiterste data zijn niet gehaald voor PM10 en NO2. Daaruit kan echter niet worden afgeleid dat de Staat onvoldoende heeft gedaan en doet om de periode van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Conclusie is dat de staat deze verplichting niet heeft geschonden. ECLI:NL:RBDHA:2017:15380. Er zijn in geen enkel geval overschrijdingen geconstateerd van de normen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, op de wettelijke toetsafstand (maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg). Dus er wordt al voldaan aan de wettelijke grenswaarden.
12.am	132, 133	Zienswijze	De indieners wonen aan de Wolput 82 en 82A. De nieuwe situatie met de aldus te voorziene toename aan verkeersbewegingen zal ook leiden tot een toename aan geluidsoverlast. Tevens is reeds in de huidige situatie sprake van trillingsschade aan de woning van indiener. Het verwijderen van de verkeersdrempel gelegen direct voor het perceel van indiener zou een grote verbetering zijn.
		Antwoord	De verkeersbewegingen ter plaatse van de indiener neemt niet toe maar af. De geluidsbelasting neemt in de plansituatie af, zoals ook in het geluidrapport van het PIP, bijlage 2b is opgenomen. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is onderzoek gedaan naar trillinghinder. Dit onderzoek is al bijlage 28 bij de toelichting gevoegd. Als gevolg van de aanleg van de GOL maatregelen in PIP GOL Oost zullen zowel langs de Wolput geen significante toename van trillingen plaatsvinden.

12.an	13	Zienswijze	In paragraaf 4.7.1 van het akoestisch onderzoek PIP GOL Oost (pag. 38) staat dat de geluidsbelasting op de woning van indiener (wonende aan de Voorste Zeedijk 11A) lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Dit is niet het geval. Er is een geluidsbelasting van 56 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt dus overschreden (zie par. 4.8.1 van hetzelfde akoestisch onderzoek (pag. 42). Indiener kan niet akkoord gaan met het alleen toepassen van geluidsarm asfalt. Dan is er een daling tot 53 dB. Er is dan nog steeds een forse overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Er zijn nog andere maatregelen mogelijk: het terugbrengen van de snelheid op de ontsluitingsweg van 60 km/uur tot 50 km/uur, zodat deze ook in lijn ligt met de snelheid van de Vijfhoevenlaan vóór het te verlengen gedeelte. Er wordt nu ten onrechte ontheffing verleend van de voorkeursgrenswaarde. Verder is in de overweging niet meegenomen het treffen van specifieke maatregelen op of aan de woningen en/of verplaatsing van de woning. Niet valt in te zien waarom de weg niet meer zuidwestelijk wordt geprojecteerd. In bijlage 3 is dit schetsmatig aangegeven. Dan kan ook worden voorzien in een geluidsscherm. Er ontstaat een win-winsituatie: enerzijds zal de geluidsbelasting aanzienlijk afnemen en er kunnen geluidswerende voorzieningen worden getroffen. Anderzijds wordt een grotere afstand van de weg gecreëerd wat positief is als het gaat om gezondheidsrisico's vanwege het melkgeitenbedrijf (zie ook onder 8d)
		Antwoord	Verschuiven leidt tot extra grondverwerving. Nut en noodzaak niet aanwezig voor dergelijke maatregel (zie ook reactie op zienswijze 8.h). De Wet geluidhinder stelt dat elke weg apart aan de wet getoetst moet worden. Paragraaf 4.7.1 (Akoestisch onderzoek PIP GOL Oost) gaat over geluid ten gevolge van de Vijfhoevenlaan. Voor de woning aan de Voorste Zeedijk 11a is deze weg niet relevant. De geluidsbelasting van 56 dB geldt voor het geluid van de Vlijmenseweg. Deze weg is wel relevant, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Voor het treffen van geluidmaatregelen zoals geluidschermen geldt dat de kosten ervan worden afgezet tegen de baten. Voor een enkele woning zijn geluidschermen al snel niet financieel doelmatig. Dat geldt ook voor het verplaatsen van de woning. De woning krijgt een hogere waarde en komt daardoor in aanmerking voor onderzoek naar de geluidwerendheid van de gevel. Inmiddels zijn de bewoners, waaronder indiener, aangeschreven voor dit onderzoek. In een brief is aangekondigd dat de provincie graag een dergelijk onderzoek wil laten uitvoeren. Gevraagd wordt of de bewoners hieraan mee willen werken en - indien noodzakelijk - instemmen met maatregelen aan de woning om er voor zorg te dragen, dat de binnenwaarde niet meer bedraagt dan 33 dB. Eventuele kosten zijn voor rekening van de GOL en zijn ook meegenomen in de begroting.

12.ao	137	Zienswijze	Het zou prettig zijn als de geluidschermen (bij aansluiting 43) hoog genoeg worden.
		Antwoord	Uit het uitgevoerde akoestisch blijkt dat dit het geval is. Na aanleg van het geluidscherm wordt voldaan aan wettelijke normen.
12.ap	116	Zienswijze	Indiener woont aan de Jonglaan 33 heeft zijn achtertuin liggen aan de Vijfhoevenlaan. Bij start werkzaamheden de Grassen bedroeg de verkeersintensiteit circa 70 mvt/dag. Dit worden er 14.000! Dit is geen prettig vooruitzicht (eerder ronduit bedreigend). De kwaliteit van leven zal sterk achteruitgaan (lawaaï, fijn stof, uitlaatgassen, stank, trillingen e.d.). Een en is het gevolg van plannen die veel gemeenschapsgeld kosten, en weliswaar een aantal problemen wegnemen, maar op andere locaties problemen veroorzaken. Problemen worden verplaatst, niet opgelost.
		Antwoord	De genoemde aantallen met betrekking tot de verkeersintensiteit komen niet overeen met waar in het project vanuit is gegaan en wat in het geluidrapport van het PIP is vermeld. Voor de huidige etmaalintensiteit op de Vijfhoevenlaan is uitgegaan van 264 of 378 motorvoertuigen. De toekomstige etmaalintensiteit bedraagt als weekdaggemiddelde 6.880 motorvoertuigen. In de Wet geluidhinder zijn geluidsgevoelige bestemmingen die bescherming krijgen van die wet limitatief opgesomd. Tuinen zijn in de Wgh geen gevoelige bestemmingen. Hiervoor zijn dan ook geen wettelijke normen beschikbaar. Om de overlast zoveel mogelijk te verminderen is door de raad van de gemeente Heusden besloten geluidsarm asfalt op de Vijfhoevenlaan aan te brengen. Hierdoor – zo is de verwachting – zal de geluidsbelasting op de achtergevel van de Jonglaan 33 teruggebracht naar om en nabij de voorkeursgrenswaarde (48 dB op de gevel van de begane grond (tuin niveau). Wanneer de ondervonden geluidbelasting aanvaardbaar is voor een Wgh-geluidsgevoelig object als een woning, wordt deze ook aanvaardbaar geacht voor functies (of objecten) zoals een tuin. Zeker ook omdat ter plaatse de geluidsbelasting is omlaag gebracht door het aanbrengen van geluidsarm asfalt. Alle belangen afwegende achten Provinciale Staten de geluidssituatie in de buitenruimte acceptabel. Wat betreft de luchtkwaliteit is uit onderzoek gebleken dat overal in Vlijmen (ook aan de Vijfhoevenlaan) voldaan wordt aan de wettelijke normen. Als gevolg van de aanleg van de GOL maatregelen in PIP GOL Oost zullen langs de nieuwe wegen geen significante toename van trillingen plaatsvinden. Wat betreft de bestaande wegen is voor de woningen aan de Voordijk 11 en 13 te Vlijmen (nabij de Vijfhoevenlaan) enige toename van trillingen niet uitgesloten. Besloten is dat hier geen drempels of andere oneffenheden zijn toegestaan (Zie ook bijlage 28 bij de toelichting van beide inpassingsplannen).
12.aq	146	Zienswijze	Worden in Vlijmen en zeker aan de rand van Vliedberg weer opgezaaid met lawaai en alle vervuiling, waarvan we eindelijk waren verlost.

		Antwoord	Indiener woont aan de Emmalaan 25. Wat betreft de geluidssituatie wordt verwezen naar het achtergrondrapport 'Akoestisch onderzoek Oost en West' (bijlage 20 bij de toelichting van beide inpassingsplannen. De geluidbelasting op de woning Emmalaan 25 door de nieuwe zuidelijke parallelweg is 53 dB. Er worden echter zowel bron- als overdrachtsmaatregelen genomen. De weg wordt met geluidsarm asfalt gerealiseerd en tevens wordt ter hoogte van de woning Emmalaan 25 een geluidsschermbaan met een hoogte van 2 meter geplaatst. Door deze maatregelen wordt de geluidbelasting op de woning teruggebracht naar 45 dB. Dit ligt onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wat betreft de luchtkwaliteit is uit onderzoek gebleken dat overal in Vlijmen (ook aan de Emmalaan) voldaan wordt aan de wettelijke normen.
12.ar	160	Zienswijze	Directe negatieve gevolgen voor bewoners Gemeint 3 en stichting zorgboerderij De Locatie aan de Gemeint weg 3 zijn: 1. Geluidsoverlast. 2. Fijnstof overlast. 3. Horizonvervuiling. 4. Meer verkeersgevaar voor kinderen van de zorgboerderij.
		Antwoord	Voor het aspect Geluid geldt dat op het kaartmateriaal 5b, in bijlage IV van het akoestisch onderzoek GOL Oost is te zien dat de geluidssituatie ter plaatse van De Gemeint 3 verbetert. Dit komt voornamelijk door de aanleg van een geluidsschermbaan langs de Verlengde Vlijmenseweg. Dit geluidsschermbaan is 1 meter hoog, boven op het hoge talud van de Vlijmenseweg die de Rijksweg kruist. Dit scherm kan worden vervangen door een zogenaamde geluidvangrail. Waarmee het geen karakter van een laag scherm meer heeft maar van een dichtgemaakte vangrail. Zie ook deze webpagina: https://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/projecten/geluidvangrail Bij de nadere uitwerking van de plannen zal indiener worden betrokken als het gaat om de vormgeving van de geluidwerende voorziening, waarbij zeker zal worden gepoogd om de horizonvervuiling tot een minimum te beperken. Qua geluid wordt na toepassing van de geluidswerende voorzieningen voldaan aan de Wet geluidhinder. Langs de Randweg Vlijmen komt aan beide zijden een bomenlaan om de weg landschappelijk in te passen.

			Uit het Luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat overal wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit ook aan de Gemeint 3. Provinciale Staten zien niet in waarom er meer verkeersgevaar zou kunnen optreden voor kinderen van de zorgboerderij.
12.as	155, 156, 183, 186, 187, 188, 194	Zienswijze	Verzocht wordt de nadelige gevolgen (geluid, fijnstof, veiligheid, enz.) voor de Vijfhoevenlaan met aangrenzende huidige en nieuw te bouwen woonwijken in kaart te brengen, zoals het voor het plangebied ook is gedaan.
		Antwoord	De door de inspreker genoemde gevolgen zijn in beeld gebracht voor het gehele studiegebied waaronder ook de Vijfhoevenlaan. Bij het onderzoek zijn ook woningbouwlocaties meegenomen, waar nog niet is gebouwd. Indien een nieuwe woonwijk nog niet in een bestemmingsplan juridisch is geregeld zal in de bestemmingsplanprocedure voor deze nieuwe woonwijk gekeken worden naar de aspecten als geluid en luchtkwaliteit. Indien nodig zullen dan in dat kader maatregelen worden getroffen.
12.at	79, 81, 84, 91, 100, 103,	Zienswijze	Omdat er in deze variant meer verkeer op de parallelwegen zal rijden, treedt meer milieuverontreiniging en een ongezonder leefklimaat op (Lavendel)
		Antwoord	Uit het Luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat overal wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit ook aan de Lavendel. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat door het nemen van de geluidreducerende maatregelen die in de GOL zijn voorzien de geluidbelasting in de Lavendelweg afneemt. De GOL heeft een positieve invloed op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de Lavendelweg.
12. au	204	Zienswijze	Indiener (Parallelweg Oost 4) stelt dat de verlegde op-/afrit 43 niet noodzakelijk is en de geluidwal moet blijven staan. Met de verlegde op-/afrit komt het verkeer direct langs het perceel van indiener, geluid en fijnstof worden slechts door een verlaagd scherm tegengehouden.
		Antwoord	Ter hoogte van de woning komt er ten zuiden van de parallelstructuur een nieuw scherm van 4,5 meter hoog overgaand in 6,5 meter hoog scherm ter wering van het geluid vanwege de verlegde afrit.

			Uit het Luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat overal wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit ook aan de Parallelweg Oost 4.
--	--	--	--

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijzen heeft er een onderzoek naar trillingen plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een aanvulling van de toelichting met een nieuwe paragraaf 7.13 in beide inpassingsplannen. Verder is aan de regels van het inpassingsplan GOL Oost een nieuwe voorwaardelijke verplichting opgenomen (artikel 5.3.7). Het nieuwe onderzoek is als bijlage 28 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd.

Naar aanleiding van de zienswijzen is de verbeelding van beide inpassingsplannen aangevuld met de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. De regels zijn aangepast van beide inpassingsplannen op verzoek van de Gasunie. In de toelichting van beide inpassingsplannen wordt in de paragraaf over externe veiligheid (7.5.6) nader ingegaan op de aardgastransportleiding. Als bijlage 30 is een memo aardgastransportleiding toegevoegd aan beide inpassingsplannen.

Voor het overige geven de zienswijzen geen aanleiding tot wijziging van beide ontwerp inpassingsplannen.

13			Thema 13: Landbouw
		Algemeen	De Commissie m.e.r. kan instemmen met het MER en het daarin gevoerde onderzoek, ook naar de landbouw. In het gehele planproces is voldoende aandacht besteed aan de individuele agrarische bedrijven. Er worden geen agrarische bedrijven zodanig getroffen door de GOL plannen dat hun bestaan in gevaar komt. Er zullen gronden mogelijk onbruikbaar worden als landbouwgrond. Eventuele kosten hiervoor worden meegewogen bij de planschadeberekening. Alle bij het GOL gebied gelegen bedrijven en gronden blijven goed bereikbaar. In het verkeersmodel is ook gekeken naar wegen buiten het directe GOL plangebied. Niet is gebleken, dat er een zodanige intensivering komt van de wegen, dat daarvoor het functioneren van de agrarische bedrijven in gevaar komt.
13.a	168, 218	Zienswijze	Cliënten exploiteren een melkveehouderij aan de Zeedijk 2 te Elshout. Een deel van de GOL maatregelen wordt aangelegd op en over het eigendom van cliënten. Huiskavel met cultuurgrond wordt verkleind. Gronden zijn niet meer beschikbaar voor de uitoefening van een melkveehouderij in de ruimste zin van het woord (dus ook met mest, voer, etc.). Ook ontstaan 'restdelen', die niet meer gebruikt kunnen worden voor agrarische doeleinden.

			In de Notitie aansluiting 40 A59 wordt op geen enkele wijze landbouw en het voortbestaan van aanwezige agrarische bedrijven als afwegingscriterium genoemd. Cliënten zijn van menig dat er geen sprake is van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging als het gaat om landbouw en bestaande agrarische bedrijven althans dat dit niet transparant is weergegeven. Bedrijfsgedeelten worden afgesneden van de huiskavel en daarvoor niet langer voor beweiding van het melkvee kunnen worden gebruikt. Nog recent is in het bestemmingsplan Buitengebied Heusden, reparatieplan B (vastgesteld 12 mei 2015) het bouwvlak vergroot zodat het bedrijf ook in de toekomst op een volwaardige manier kan voortbestaan. In dat reparatieplan is via een voorwaardelijke verplichting geregeld, dat alvorens tot de noodzakelijke en ook ruimtelijk aanvaardbare uitbreiding kan worden overgegaan moet worden aangetoond, dat kan worden voldaan aan de BZV (Brabantse Zorgvuldige Veehouderij). In de onderbouwing wordt uiteengezet, dat het bedrijf qua grondarsenaal zal moeten groeien. Door de GOL plannen zal het arsenaal juist krimpen, waardoor de doorontwikkeling, die in het reparatieplan nadrukkelijk is beoogd ongedaan wordt gemaakt zonder enige vorm van motivering. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel en goede ruimtelijke ordening. Ook de aanleg van de nieuwe EVZ (in oost-westelijke richting), die direct grenst aan cultuurgronden van indiener zorgt voor een beperking van de bedrijfsvoering van indiener, dat wel afhankelijk is van de omvang en het gebruik van de gronden. Dit te meer, omdat in het vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied Heusden meer zuidelijk ook al een zoekgebied EVZ is ingetekend. De combinatie van een en ander kan niet tot een andere conclusie leiden, dat het bedrijf en de bijbehorende cultuurgronden volledig wordt ingesloten en zodanig wordt belemmerd dat een melkveehouderij op deze locatie geen toekomst heeft, omdat niet meer kan worden voldaan aan de BZV. Bovendien zal in de toekomst verbreding van de A59 onvermijdelijk zijn en zal de indiener opnieuw gronden moet afstaan en/of anderszins de gevolgen daarvan ondervinden. Ook dat maakt dat de continuïteit van het bedrijf op deze locatie ernstig in gevaar komt. Dit alles is onevenredig belastend voor indiener. GS zouden als hier het individueel belang moet wijken voor het algemeen belang hun verantwoordelijkheid te nemen en een en ander niet voor rekening laten komen van de indiener zelf. Het bedrijf aan de Zeedijk wordt volledig onbereikbaar. De Zeedijk wordt afgesloten vanuit de Kapelweg, Naulandseweg en de Kampgraafweg voor vracht- en landbouwverkeer (van de loonwerker). Door het doodlopend maken van de Kampgraaf-
--	--	--	--

			weg wordt cultuurgrond van indiener minder goed bereikbaar. Er zal aanzienlijk moeten worden omgereden. Bepaalde cultuurgronden zullen alleen bereikbaar zijn via andere cultuurgronden. Dat is in strijd met de stelregel dat alle cultuurgronden in principe ontsluitbaar moeten zijn en niet acceptabel.
		Antwoord	Bij de belangenafweging om te komen tot VKA aansluiting 40 zijn de belangen van indiener wel degelijk betrokken. Een deel van de GOL maatregelen (nieuwe infrastructuur, nieuwe weg voor landbouwverkeer en een gedeelte van de te realiseren EVZ) wordt binnen de eigendommen van reclamant gerealiseerd. Deze gronden zullen worden verworven. Opgemerkt wordt, dat voor de uitwerking van de GOL plannen en de begrenzing van het PIP GOL West nadrukkelijk rekening is gehouden met het agrarisch bouwvlak van reclamant en met het door reclamant aangehaalde bestemmingsplan Buitengebied Heusden, Reparatieplan B. De GOL raakt zowel het bouwvlak als het betreffende plangebied niet. De voor de GOL benodigde gronden zullen worden aangekocht. Provinciale Staten streven er daarbij naar om via kavelruil de verkaveling van agrarische bedrijven zoals dat van reclamant, verder te optimaliseren. Provinciale Staten zien goede mogelijkheden om de benodigde gronden met andere grond, aansluitend op de huis-/bedrijfskavel van reclamant, te compenseren. Reclamant heeft een uitnodiging ontvangen om hierover te onderhandelen. Provinciale Staten streven ernaar om overeenstemming te bereiken over een aanvaardbare oplossing, waarbij het bedrijf van reclamant kan blijven functioneren, ook met het oog op de verplichting om aan de BZV te voldoen. Met de voorgestelde oplossing komt de continuïteit van het bedrijf niet in gevaar en is er geen sprake van een zodanige beperking, dat de melkveehouderij geen toekomst meer zou hebben. Verbreding van de A59 is overigens, nog los van de vraag of deze de continuïteit van het bedrijf dusdanig zal belemmeren, niet aan de orde en geenszins 'onvermijdelijk' zoals reclamant stelt. Het standpunt van reclamant wordt dan ook niet gedeeld. Er is geen sprake van onevenredige benadeling voor het bedrijf. Eventuele nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van schade-loosstelling op basis van de tot stand te brengen afspraken of in het kader van de Onteigeningswet. Ten aanzien van de bereikbaarheid van het bedrijf, de huiskavel en de cultuurgronden wordt het volgende opgemerkt. Het bedrijf blijft goed bereikbaar via Zeedijk (Noordzijde), Naulandseweg en Kampgraafweg. De Kampgraafweg wordt niet doodlopend, maar wordt aangesloten op een nieuwe onderdoorgang voor landbouwverkeer (grote landbouwvoertuigen) in de Baardwijkse Overlaat. De huidige toerit aansluiting 40 Drunen-West wordt voor personenverkeer afgesloten en kan volledig als landbouwverbinding benut gaan worden. De kleine tunnel A59 ter plaatse van de Zeedijk blijft niet open voor snelverkeer, maar alleen voor fietsers. Er zal dus beperkt omgereden moeten worden met de auto bijvoorbeeld via het viaduct Elshout en de Naulandseweg.

			Dit neemt niet weg dat een goede bereikbaarheid gehandhaafd blijft.
13.b	207	Zienswijze	Het bedrijf van indiener aan de Zeedijk 4 bevindt zich deels noordelijk en deels zuidelijk van de A59 en wordt fysiek in tweeën gedeeld. De tunnel onder de A59 nabij aansluiting 40 wordt in de GOL plannen ofwel helemaal afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (incl. landbouwverkeer) ofwel voor doorgaand verkeer afgesloten. In beide situaties brengt dit een onevenredig nadeel voor het bedrijf met zich mee. Het geheel afsluiten van de tunnel voor gemotoriseerd verkeer is niet in lijn met de in par. 3.3.5 van de toelichting verwoorde uitgangspunten van het PIP. Deze situatie maakt het grootste deel van het bedrijf niet meer bereikbaar. Wanneer de tunnel wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, moeten klanten van de winkel ca. 3 kilometer omrijden. In de toelichting bij het PIP GOL West (par. 2.3.7) wordt aangegeven dat GOL de ambitie heeft om de barrière van de A59 voor landbouwverkeer op te heffen en om het onttrekken van agrarische gronden voor de GOL en versnippering tot een minimum te beperken. Voor het bedrijf van indiener wordt aan deze uitgangspunten niet voldaan.
		Antwoord	De kleine tunnel A59 ter plaatse van de Zeedijk blijft inderdaad niet open voor snelverkeer, maar alleen voor fietsers. Er zal dus beperkt omgereden moeten worden met de auto bijvoorbeeld via het viaduct Elshout en de Naulandseweg. Dit wordt acceptabel geacht, ook omdat voor het landbouwverkeer deze huidige, beperkte ontsluiting (zeer kleine onderdoorgang) vervangen wordt door een nieuw aan te leggen, volwaardige verbinding via de Kampgraafweg en de huidige toerit aansluiting 40 Drunen-West. Deze wordt voor personenverkeer afgesloten en kan volledig als landbouwverbinding benut gaan worden. De bereikbaarheid van het bedrijf en de percelen van indiener voor landbouwverkeer blijft daarmee gewaarborgd en verbeterd, omdat er sprake is van een volwaardige verbinding, waar dat in de huidige situatie geenszins het geval is. De ambitie om de barrièrewerking van de A59 voor landbouwverkeer op te heffen wordt voor de agrarische bedrijven nabij aansluiting 40 dan ook wel degelijk bereikt.
13.c	97.1	Zienswijze	De GOL gaat over de grond van indiener, die een bedrijf heeft aan de Overstortweg 7. Indiener geeft aan dat hij een aanzienlijk stuk grond kwijtraakt en het beweiden voor zijn bedrijf wordt bemoeilijkt. Na realisatie van de plannen zal de snelheid van het verkeer omhooggaan. Dit zal tot extra lawaai en daarmee tot onrust bij de dieren op de veehouderijbedrijven. Indiener verzoekt de provincie om de geplande werkzaamheden die overlast kunnen veroorzaken, steeds tijdig en compleet met de betreffende veehouders te communiceren. Hierdoor kunnen sommige problemen door onrust in en om de stallen worden voorkomen.

		Antwoord	Een gedeelte van de eigendommen van reclamant is benodigd voor de uitvoering van GOL. De benodigde gronden zullen worden aangekocht. Provinciale Staten gaan het middel van kavelruil inzetten om de grondsituatie van de agrarische bedrijven verder te optimaliseren, waardoor de effecten van GOL worden gecompenseerd. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de mogelijkheden voor bijvoorbeeld beweiding van gronden. Eventuele nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet. Indiener doelt verder op de effecten van geluidsoverlast tijdens de realisatiefase. Hierover worden in het PIP geen regels opgenomen; dergelijke regels zijn ruimtelijk niet relevant en kunnen daarom niet in het PIP worden opgenomen. Indien nodig, worden er wel regels opgenomen in de vergunningen die nodig zijn voor de uitvoering. Op voorhand zijn er geen redenen om aan te nemen dat uitvoering van de werkzaamheden zal leiden tot onevenredige belemmeringen, die aan de uitvoering van het PIP in de weg staan. Er is geen algemeen geaccepteerd onderzoek dat in beeld brengt het schadelijk effect van verkeerslawaaï op dieren in een veehouderij. Er zijn geen afgesproken toegestane geluidsniveaus c.q. afstandsnormeringen.
--	--	----------	--

Conclusie

Paragraaf 3.3.5 van de toelichting van beide inpassingsplannen is aangepast met een passage over de bereikbaarheid van woningen en bedrijven aan de Zeedijk direct ten noorden van de A59.

De zienswijzen geven voor het overige geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen

14			Thema 14: Bodem
		Algemeen	Over bodem zijn geen zienswijzen ingediend.

15			Thema 15: Natuur
		Algemeen	Voor natuur zijn in de GOL plannen al veel maatregelen voor natuur voorzien en nog extra toegevoegd. <u>Baardwijkse Overlaat</u> Voor een groot aantal diersoorten zijn al diverse maatregelen voorzien: bever, das, kamsalamander en otter.

			1. Natuurlijke inrichting van de zone tussen de Heidijk en de nieuwe randweg: hooiland met poelen 2. EVZ Drongelens kanaal (noord-zuid) 3. EVZ Baardwijkse overlaat (oost-west) 4. Natuurlijke inrichting van de oksels bij de snelweg, tegen de bruggen over het Drongelens kanaal aan met poelen (stapstenen). 5. Een ecoduiker onder de Overlaatweg (kleine faunatunnel opgenomen). Deze mitigeert de barrièrewerking door de toename aan verkeer op de Overlaatweg voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën (doelsoorten bever, das, kamsalamander en otter). 6. Onder de open spoorbrug (Halve Zolenlijntje) een inrichting van hooiland (voor insecten) met poelen (voor amfibieën) en natuurvriendelijke oevers. 7. Een goede geleiding van reeën en andere dieren door het landschap, via zuidzijde Spoordijk naar EVZ Drongelens kanaal. Dit kan door verdichting van het landschap. Beplanting langs het dichte gedeelte van de spoordijk kan blijven. Onder het open te maken gedeelte van de spoorbrug wordt 5% beplanting aangebracht, waardoor geen afbreuk wordt gedaan aan het open karakter. Onder brug is verder al voorzien in een natuurzone met hooiland. In combinatie met 5% beplanting levert dat voor dieren, waaronder ook het ree, voldoende beschutting op om te trekken. Omdat dit gebied een doortrek plaats is en geen verblijfplaats is meer beschutting of beplanting niet noodzakelijk. Dit is in de uitgangspunten van het architectonisch ontwerp van de spoorbrug (zie ook bijlage 23 bij beide inpassingsplannen) zo vastgelegd. Langs de dichte dijk wordt zoveel mogelijk behouden van wat er is. Deels is het grond van Natuurmonumenten. Deze organisatie bekijkt hoe de gronden het beste ingericht kunnen worden. Mogelijk op termijn zou via particulier beheer dit verder uitgebreid kunnen worden. 8. Poelen voor amfibieën. In de oksels bij de snelweg, onder het open gedeelte van de spoorbrug en in de strook tussen Heidijk en nieuwe randweg (stapstenen). Vlijmen Ook hier is voor een groot aantal diersoorten al diverse maatregelen voorzien: 1. Ecotunnel onder de A59. 2. EVZ Voordijk. 3. Ter hoogte van De Bellaard, de Vijfhoevenlaan en de Meliestraat bruggen met doorlopende oevers (ecoduikers).
--	--	--	---

		4. Langs de Gemeint ter hoogte van de Meerheuvelweg blijft bomenrij intact voor vliegroute gewone dwergvleermuis en waar bomen wel worden gekapt ten behoeve van de aanleg van het fietspad worden deze bomen terug geplant. Er komt een natuurlijke lichtstrook in de middenberm van de snelweg A59 ten behoeve van de ecotunnel. Hoe meer natuurlijk licht in de tunnel komt hoe beter. Mede naar aanleiding van alle zienswijzen is gekeken naar optimalisatie van de natuur maatregelen: In de Baardwijkse Overlaat heeft dat geleid tot de volgende maatregelen: 1. Opheffen barrièrewerking van de Overlaatweg voor de ree door het verlagen van de snelheid naar 60 km/uur buiten de spits tussen 19 uur en 7 uur (periode dat de ree actief is) en het aanbrengen van wildspiegels. Door extra attenderingsborden worden bestuurders aan deze snelheidsmaatregel herinnerd. 2. Uitrastering aan weerszijden A 59 t.b.v. de ecopassage. Dit is noodzakelijk om de ecopassage te kunnen laten functioneren. Ook bij Vlijmen is gekeken naar extra maatregelen. Omdat al voor veel diersoorten voorzieningen in het plan zijn opgenomen, is in dit gebied vooral gekeken naar de barrière werking van de nieuwe randweg en hoe deze op te heffen, alsook naar optimalisering van de geplande voorzieningen. In dit gebied is een grotere reeënpopulatie actief. 1. Opheffen barrièrewerking van de randweg Vlijmen voor het ree door: • Uitrastering aan weerszijden A 59 t.b.v. de ecotunnel. Dit is noodzakelijk om de ecotunnel te kunnen laten functioneren. • De aanleg van een tunnel onder de randweg Vlijmen nabij nieuwe fietstunnel (Meliestraat, direct ten zuiden van de nieuwe rotonde met de Voorste Zeedijk, inclusief uitrastering langs randweg Vlijmen en wildspiegels ten noorden van rotonde langs de Voorste Zeedijk. 2. Voor de geleiding naar de ecotunnel toe is het gebied al ingericht als de Klimaatbuffer. Groen met openheid net voor de tunnel is hier de gewenste situatie. Zo zal het worden ingericht. Wat betreft de borging van inrichting, beheer en instandhouding van de verschillende ecologische verbindingzones het volgende:
--	--	--

			a. Het Waterschap Aa en Maas heeft inmiddels het Projectplan EVZ Drongelens kanaal vastgesteld. Dit plan in te vinden op internet. Hiermee is de aanleg, het beheer en instandhouding van deze ecologische verbingszone voldoende geborgd. b. Voor de EVZ Baardwijkse Overlaat is inmiddels een streefbeeld bekend. Dit streefbeeld is als bijlage 32 bij deze toelichting gevoegd. Zij maakt ook onderdeel uit van de regels van het inpassingsplan GOL West, zodat de doelsoorten en inrichtingsdoelen zijn vastgelegd. Een nadere uitwerking van dit streefbeeld vindt momenteel plaats. Zowel aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en waterschap. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begrotingen. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook de inrichting, het beheer en de instandhouding voldoende geborgd. c. Wat betreft de EVZ Heidijk dient de inrichting, beheer en instandhouding gericht te zijn op de doelsoorten das, insecten/vlinders en amfibieën. Dit is vastgelegd in de regels van het inpassingsplan GOL West. Zowel aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begroting. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook de inrichting, het beheer en de instandhouding voldoende geborgd. d. Voor de EVZ Voordijk is ook inmiddels een streefbeeld bekend. Dit streefbeeld is als bijlage 32 bij de toelichting van deze toelichting gevoegd. Zij maakt ook onderdeel uit van de regels van het inpassingsplan GOL Oost, zodat de doelsoorten en inrichtingsdoelen zijn vastgelegd. Een nadere uitwerking van het streefbeeld vindt momenteel plaats. Zowel de aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en waterschap. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begrotingen. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook het beheer en het onderhoud voldoende geborgd
15.a	141, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 161, 167, 178, 183, 186, 187, 188, 190, 194, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De oorspronkelijke doelen van de GOL waren gericht op het realiseren van robuuste ecologische verbingszones (EVZ), het realiseren van onderdelen van de HoWaBo en andere meer brede doelstellingen. Geconstateerd wordt – gelet op de plankaarten – dat de genomen maatregelen slechts zeer beperkt zijn: 1. Niet drie maar twee zones, die in breedte en omvang ontoereikend zijn om de functie die ze moeten vervullen waar te maken 2. Bovendien worden direct in of aanpalend van die 2 zones forse investeringen gepland in de weginfrastructuur.

			Gevraagd wordt om een duidelijke concrete visie en plannen uit te werken, die recht doen aan de wens om de natuur afdoende te beschermen en te ondersteunen.
		Antwoord	<u>Vier ecologische verbindingzones</u> In de GOL worden 3 ontbrekende schakels mogelijk gemaakt t: twee in de BO tussen Drunen en Waalwijk en één ten (zuid)oosten van Vlijmen: Het gaat om drie ontbrekende schakels • De EVZ ten zuiden van de Overlaatweg wordt verbonden met de EVZ langs de Zeedijk ten noorden van de A59 door: 1. De noord-zuid verbinding aan te leggen in de EVZ Drongelens kanaal. 2. De Oost-west verbinding aan te leggen in de EVZ Baardwijkse Overlaat ten noorden van de A59. • De EVZ ten zuiden en ten noorden van de A59 ten zuidoosten Vlijmen worden met elkaar verbonden. Dit is derde schakel. Door de aanleg van een EVZ langs de Voordijk ten oosten van Vlijmen vindt een verbinding plaats met het natuurgebied Sompen en Zooislagen ten noorden van de Inlaagdijk. Daarnaast is er nog de EVZ Heidijk/Zeedijk. Deze had nog een aftakking richting het Drongelens kanaal direct ten noorden van de A59. Binnen GOL komt deze verbinding tussen het Drongelens kanaal en de Zeedijk noordelijker te liggen (de EVZ Baardwijkse Overlaat). Al deze ecologische verbindingzones zijn in breedte en omvang toereikend voor de vooraf bepaalde doelsoorten. Onderzocht is wat de effecten zijn van de wegenstructuur die in de nabijheid van deze verbindingzones aanwezig zijn dan wel door de inpassingsplannen worden mogelijk gemaakt. <u>EVZ Drongelens kanaal</u> De doelsoorten van de EVZ Drongelens kanaal zijn bever, das, kamsalamander, otter, ree en vleermuizen. De bever en otter volgen de oever van het Drongelens kanaal. Zij zullen daardoor last hebben van verstoring als gevolg van de nieuwe infrastructuur. Overigens is de bever weinig gevoelig voor verstoring. Hetzelfde geldt voor de das. Er zijn waarnemingen van dassen in bebouwd gebied.

			Vleermuizen zijn niet zozeer gevoelig voor geluid, maar voor licht. Deze soort kan het Drongelens kanaal volgen als vlieg-route en daarmee achter de dijk weinig last hebben van de verstoring door verlichting als gevolg van de nieuw aan te leggen infrastructuur. Bovendien is in de plannen gerichte verlichting opgenomen. Deze gerichte verlichting verlicht de wegen, maar zorgt dat de EVZ donker blijft. Bij de inrichting van de stapstenen wordt hier ook rekening mee gehouden. Afschermdende beplanting zal verlichting door koplampen tegenhouden. Van de kamsalamander is onbekend of deze gevoelig is voor geluid en trillingen. Bij deze soort spelen deze effecten naar alle waarschijnlijkheid een kleine rol. Het ree is wel gevoelig voor geluid en licht. Door de stapstenen ter hoogte van de onderdoorgang van de A59 goed in te richten kunnen deze negatieve effecten worden gemitigeerd. Bijvoorbeeld door het plaatsen van dichte beplanting als afscherming. Daarnaast bepaalt de mate van voorspelbaarheid de mate van verstoring. Onderzoek heeft uitgewezen dat soorten wennen aan een constante verstoring als spoorlijn en wegen. Onverwachte verstoring als bijvoorbeeld recreatie heeft vaker een groter negatief effect. De soorten die gebruik maken van de EVZ zullen wennen aan de verstoring door de A59 en de nieuwe aansluiting. Belangrijke voorwaarde is wel de inrichting van de EVZ en de stapstenen. <u>EVZ Baardwijkse Overlaat</u> Ook voor de EVZ Baardwijkse Overlaat zijn de doelsoorten bever, das, kamsalamander, otter, ree en vleermuizen. Deze verbindingszone ligt op 230 meter of meer vanaf de dichtstbijzijnde nieuwe wegenstructuur van de GOL. Effecten hiervan voor deze soorten zullen niet optreden. <u>EVZ Heidijk</u> Voor de EVZ Heidijk zijn geen doelsoorten opgesteld. In overleg met de gemeente Heusden is bij de effectbepaling van deze EVZ uitgegaan van de volgende doelsoorten: • Das. • Insecten/vlinders. • Amfibieën.
--	--	--	--

			Wat betreft de nu reeds aanwezige barrière van de oude spoordijk (fietspad) en de A59 het volgende. De das is over het algemeen weinig gevoelig voor verstoring. Er zijn waarnemingen van dassen bekend in bebouwd gebied. Ook insecten/ vlin- ders zijn niet gevoelig voor verstoring. Van amfibieën is onbekend of zij hier gevoelig voor zijn. Bij deze soorten spelen deze effecten naar alle waarschijnlijkheid een kleine rol. Daarnaast bepaalt de mate van voorspelbaarheid de mate van verstoring. Onderzoek heeft uitgewezen dat soorten wennen aan een constante verstoring als spoorlijn en wegen. Onverwachte verstoring als bijvoorbeeld recreatie heeft vaker een gro- ter negatief effect. Voor de doelsoorten worden de grootste effecten verwacht van de extra barrièrewerking door de aanleg van de nieuwe aan- sluiting 40 in combinatie met de doorgetrokken Spoorlaan. Echter door de realisatie van de robuuste EVZ Drongelens Ka- naal, die ten noorden van de A59 wordt verbonden met de EVZ Baardwijkse Overlaat, wordt de barrièrewerking van niet al- leen de doorgetrokken Spoorlaan, maar ook van de spoordijk en de A59 op een structurele wijze opgeheven voor deze doel- soorten. <u>EVZ Voordijk</u> Onderzoek is gedaan naar de effecten van de nieuwe GOL maatregelen op deze EVZ met de volgende doelsoorten: • beekdalsoorten (bever en otter); • middelgrote zoogdieren (ree en das); • amfibieën, (kleine groene kikker, bruine kikker, heikikker); • kleine grondgebonden zoogdieren (ondergrondse woelmuis, waterspitsmuis); • vleermuizen; • marterachtigen (bunzing, hermelijn); • vogels (moerasvogels); • algemene grondgebonden soorten zoogdieren als vos, egel en konijn. In de huidige situatie bestaat de EVZ uit een brede watergang langs de Voordijk met aangrenzend weiland en akkerland. Deze wordt nu verbreed en ingericht.
--	--	--	--

			De EVZ ligt op vrij grote afstand van de infrastructuur. Alleen ter hoogte van de Bellaard, de Vijfhoevenlaan en de Engelseweg / Meliestraat kruist de infrastructuur de EVZ. Hier kan verstoring op de doelsoorten optreden. Bij deze straten is daarom een brug met doorlopende oevers (ecoduiker) voorzien om de barrièrewerking op te heffen. Voor de bever en de otter geldt dat zij de oever van de watergang volgen. Zij zullen daardoor weinig last hebben van verstoring als gevolg van de nieuwe infrastructuur. Overigens is de bever weinig gevoelig voor verstoring. Hetzelfde geldt voor de das. Er zijn waarnemingen van dassen in bebouwd gebied. Vleermuizen zijn niet zozeer gevoelig voor geluid, maar voor licht. Bij de nieuwe infrastructuur zal gebruik worden gemaakt van gerichte verlichting. Deze gerichte verlichting verlicht de wegen, maar zorgt dat de EVZ donker blijft. De ree is wel gevoelig voor geluid en licht. Bij de inrichting van de EVZ wordt hier rekening mee gehouden. Door een goede inrichting zullen negatieve effecten worden gemitigeerd. Voor de overige doelsoorten geldt dat de inrichting belangrijk is. Er zal worden gezorgd voor goede dekking. Verlichting wordt al zo veel mogelijk voorkomen door gebruik van gerichte verlichting. Daarnaast zal verstoring door koplampen zo veel mogelijk voorkomen worden door het strategisch plaatsen van opgaande beplanting. Bij het kruisen van de EVZ en de infrastructuur wordt gezorgd voor voldoende dekking. Voor moerasvogels komt geschikt biotoop die als stapstenen kunnen worden gebruikt. Daarnaast bepaalt de mate van voorspelbaarheid de mate van verstoring. Onderzoek heeft uitgewezen dat soorten wennen aan een constante verstoring als spoorlijn en wegen. Onverwachte verstoring als bijvoorbeeld recreatie heeft vaker een groter negatief effect. De soorten die gebruik maken van de EVZ zullen wennen aan de verstoring door de A59 en de nieuwe aansluiting. Tenslotte: de EVZ loopt tot halverwege de Vijfhoevenlaan en de Meliestraat. Middels het PIP GOL Oost wordt de EVZ verlengd tot aan de klimaatbuffer (ten zuiden van de Engelseweg en de Meliestraat), tevens plangrens van het PIP.
--	--	--	---

15.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Gevraagd wordt aan te tonen, dat de onderzoeksgrenzen voldoende ruim zijn genomen om de effecten van de toenemende stikstofdepositie in beeld te brengen.
		Antwoord	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is een aanvulling op de MER (Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, Aanvulling op het milieueffectrapport voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost en West, Versie 1.0 / 27 februari 2018) bij de aanvraag gevoegd, waarin nader wordt ingegaan op de gebruikte invoergegevens. Deze rapportage geeft inzicht in de gehanteerde uitgangspunten. In de reactie op zienswijze 7.c wordt nader ingegaan op het onderzoeksgebied.
15.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Gezien de discussies rondom het toepassen van de PAS en de voor dit gebied gereserveerde ontwikkelingsruimte vraagt indiener zich af of de reservering in de PAS wel toereikend is. Indiener is er niet zeker van dat met het beroep doen op de PAS de GOL de natuurlijke kenmerken niet aantast.
		Antwoord	Initiatiefnemer heeft met een AERIUS-berekening de benodigde ontwikkelingsruimte in beeld gebracht, waarna het bevoegd gezag deze heeft afgeboekt van de gereserveerde ontwikkelingsruimte. Hiermee is de gereserveerde hoeveelheid ontwikkelingsruimte voldoende gebleken. De ontwikkelingsruimte is uitgegeven op een drietal Natura 2000-gebieden. Binnen geen van deze gebieden is sprake van uitgifte van ontwikkelingsruimte boven de 60% (zie https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-meldingen/overzicht_benutting_or/). Daarnaast betreft de GOL een prioritair project waarvoor vooraf ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Die reservering is conform de landelijke afspraken destijds gedaan op basis van de uitstoot gegevens gekoppeld aan het onderliggend wegennet. Landelijk is voor alle projecten waarbij de infrastructuur zorgde voor een verhoging van de uitstoot op N2000 het onderliggend wegennet als factor voor uitstoot gebruikt. Voor de provincie Noord-Brabant zijn voor alle projecten gezamenlijk op grond van die factor de uitstoot gegevens berekend en als totaal gegeven gebruikt voor de prioritaire projecten. De omgevingsdienst kan bij het invoeren van de verkeersgegevens in AERIUS uitrekenen of het aangevraagde plafond past binnen de gereserveerde ruimte voor dat project. In het geval van GOL staat het systeem op groen en is de aanvraag dus passend. De vergunning is daarop afgegeven. Pas met ingang van 2018 zijn de landelijke afspraken gewijzigd en is het per prioritair project landelijk verplicht een aparte stikstofberekening in te leveren. Dat is

			voor GOL ook gedaan en deze is door het landelijke PAS buro geaccepteerd, waarmee de ruimte is gereserveerd conform de ruimte die bij de vergunningaanvraag is gedaan Wat betreft de zekerheid dat er geen aantasting plaatsvindt wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 7c.
15.d	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de plannen voor Natura 2000 gebieden
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 7c.
15.e	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In het plan is de informatie over de wijze en locatie van compensatie van natuurwaarden lastig of niet terug te vinden of niet helder. Het lijkt alsof mitigatie en compensatie gecombineerd is met de opgave voor het realiseren van de EVZ's. Dit is volgens indieners onjuist. De opgave voor de EVZ's waren al aanwezig en mag niet als natuurcompensatie worden ingezet. Door het doorknippen van de EVZ Heidijk ontstaat een extra opgave omdat de functie van deze EVZ sterk wordt beperkt/verloren gaat. Ook dit is niet terug te vinden in de plannen. De borging (bestemmingen en middelen) van de compensatie is niet helder in de plannen terug te vinden. Mitigerende of compenserende maatregelen voor effecten buiten de planbegrenzing ontbreken geheel (denk aan effecten van toename van verkeer op wegen buiten het plangebied). Verzocht wordt om een en ander alsnog uit te werken en de benodigde maatregelen herkenbaar aan het plan toe te voegen.
		Antwoord	Voor natuur worden in de BO de EVZ Drongelens kanaal (met stapstenen) gerealiseerd, alsook de EVZ Baardwijkse Overlaat. Daarmee wordt de verbinding tussen de Loonse en Drunense duinen en het riviereengebied de Maas vervolmaakt. Een doorlopende verbinding ontstaat, die een impuls geeft aan de werking van het NNB. In GOL Oost wordt onder de snelweg een ecotunnel aangelegd. Tegelijkertijd wordt ook de EVZ langs de Voordijk aangelegd ten oosten van Vlijmen. Daarmee wordt de barrièrewerking van de A59 opgeheven en ontstaat een doorlopende verbinding van het Dommel-Beerzebeekdal via de Moerputten met de Maas. Als we kijken naar de EVZ Drongelens Kanaal met stapstenen, de EVZ Baardwijkse Overlaat en de EVZ Voordijk gaat het om de ontwikkeling van circa 12,5 ha NNB. Minder dan de helft daarvan (circa 5,9 ha.) betreft noodzakelijke compensatie van sommige GOL-maatregelen (aanleg nieuwe wegen). Zie ook onderstaande tabel V.3 uit bijlage V van het achtergrondrapport Natuur (bijlage 16 bij beide inpassingsplannen). De rest is dus een 'zelfstandig' onderdeel van de GOL.

			Tabel V.3: Overzicht totaal te compenseren oppervlak. <table><tr><td></td><td>Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost</td><td>Te compenseren oppervlak (ha) GOL West</td></tr><tr><td>Te compenseren ruimtebeslag</td><td>n.v.t.</td><td>2,26</td></tr><tr><td>Te compenseren geluid belast oppervlak</td><td>1,17</td><td>2,49</td></tr><tr><td>Totaal te compenseren NNB per deelgebied</td><td>1,17</td><td>4,75</td></tr><tr><td>Totaal te compenseren NNB</td><td colspan="2">5,92</td></tr></table> Op grond van de Verordening ruimte is compensatie verplicht in de nog niet gerealiseerde delen van het natuurnetwerk (natuur of EVZ). Daar wordt in GOL aan voldaan. Inherent aan deze verplichting is, dat niet altijd dezelfde natuurwaarden worden gecompenseerd als de natuurwaarden die verloren gaan.		Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost	Te compenseren oppervlak (ha) GOL West	Te compenseren ruimtebeslag	n.v.t.	2,26	Te compenseren geluid belast oppervlak	1,17	2,49	Totaal te compenseren NNB per deelgebied	1,17	4,75	Totaal te compenseren NNB	5,92	
	Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost	Te compenseren oppervlak (ha) GOL West																
Te compenseren ruimtebeslag	n.v.t.	2,26																
Te compenseren geluid belast oppervlak	1,17	2,49																
Totaal te compenseren NNB per deelgebied	1,17	4,75																
Totaal te compenseren NNB	5,92																	
15.f	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Een essentiële maatregel ontbreekt, namelijk een fauna en eco-passage voor de geplande EVZ onder de Overlaatweg ter hoogte van de brug over het Drongelens Kanaal.															
		Antwoord	Onder de Overlaatweg komt wel degelijk een faunapassage. Deze is geschikt voor alle doelsoorten, behalve de ree. De ree is in de Baardwijkse Overlaat niet in grote getalen aanwezig. Cijfers van de wildebeheereenheid laten zien dat er ook niet of nauwelijks aanrijdingen hebben plaatsgevonden de afgelopen jaren. Om voor de ree de oversteek mogelijk te maken wordt gewerkt met een verlaging van de snelheid op de Overlaatweg in de avonduren, de uren waarin de ree actief is. Doordat er geen obstakels in de berm staan, is er een goede zichtbaarheid en kunnen zowel dier als automobilist op elkaar anticiperen. In combinatie met signaleringsborden en wildspiegels is deze maatregel samen met betrokken natuurorganisaties effectief beoordeeld.															
15.g	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De Wet natuurbescherming waakt over de Natura 2000 gebieden en exemplaren of leefgebieden van beschermde planten en dieren. Uit de stukken blijkt niet goed of hier echt goed mee is rekening gehouden, zoals bijvoorbeeld de kamsalamander en patrijzen in de Baardwijkse Overlaat en in de EHZ langs de Heidijk of de patrijzen, bunzingen, watersalamanders en de grote pimpernel in de Gement. Gemist wordt een deugdelijk onderzoek naar de effecten van de voorgenomen maatregelen op het leefgebied van deze soorten. Of er voor NO2 en CO2 gedegen conclusies getrokken kunnen worden c.q. zijn is niet duidelijk.															

			In de gehele Baardwijkse Overlaat alsmede het Gemeint zit o.a. op en ter hoogte van de voorziene randweg veel Europees beschermde diersoorten en plantensoorten. Beschermde soorten conform art 3.5, lid 1 en lid 5 Wnb: Habitatrichtlijn, bijlage IV (inclusief Verdrag van Bern, Bijlage I en 11 voor zover van toepassing). Reden waarom gevraagd wordt: 1. Welke concrete maatregelen neemt de GOL ter bescherming deze soorten in het GOL maatregelen gebied.
		Antwoord	De Wet natuurbescherming heeft een onderdeel gebiedsbescherming (viel eerder onder de Natuurbeschermingswet 1998) en een onderdeel soortbescherming (viel eerder onder de Flora- en faunawet). Onder gebiedsbescherming vallen de Natura 2000-gebieden. De effecten op deze gebieden worden behandeld in het hoofdstuk Natura 2000. In het kader van soortbescherming zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Het definitieve inventarisatieonderzoek is als bijlage 31 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd. Na invoering van de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017 zijn kleine marterachtigen in Brabant niet meer vrijgesteld bij ruimtelijke projecten. De provincie heeft in 2017 een handleiding opgesteld waarin is aangegeven hoe deze soortgroep dient te worden onderzocht. Voor GOL is gewacht op deze handleiding. In 2018 vindt aanvullend op de al uitgevoerde onderzoeken nog aanvullend onderzoek plaats naar de aanwezigheid en effecten op kleine marterachtigen als de bunzing. Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat negatieve effecten op kleine marterachtigen niet zijn uit te sluiten, zal voor deze soortgroep een aanvullende ontheffing worden aangevraagd. In die ontheffing worden eventuele nadere mitigerende maatregelen om effecten te minimaliseren uitgewerkt. Het is aannemelijk dat deze ontheffing zal worden verleend, waarmee de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is verzekerd. Voor de overige beschermde soorten zijn onderzoeken uitgevoerd. Op de soorten waar negatieve effecten niet waren uit te sluiten is een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd. Hierin zijn concrete maatregelen opgenomen. Inmiddels is ook een aanvullende ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd voor de das in de spoordijk. Door het openmaken van de spoordijk treden negatieve effecten door verstoring op de das op. In deze ontheffingsaanvraag zijn concrete maatregelen opgenomen om negatieve effecten op de das zo veel mogelijk te mitigeren. Deze ontheffingen worden gecoördineerd met de inpassingsplannen.

15.h	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In het achtergrondrapport Natuur worden significante effecten op Natura 2000 gebieden niet uitgesloten. Gesteld wordt dat deze zijn uit te sluiten, omdat de GOL als prioritair project is opgenomen in het PAS en daarvoor ontwikkelruimte is gereserveerd. Verder wordt gesteld, dat uit de passende beoordeling blijkt dat in de vergunning die wordt verleend op basis van de Wnb de ontwikkelruimte wordt toebedeeld. Door te mitigeren wordt verslechtering voorkomen. Niet is aangetoond dat de PIP's in dit kader niet handelen in strijd met het vonnis van het Europese hof (15 mei 2014 C-521/12). Het hof oordeelt hier dat het nemen van mitigerende maatregelen binnen hetzelfde Natura 2000 gebied niet afdoet aan de negatieve effecten op de kwaliteit van een bestaand gebied dat wordt aangetast. Salderen is niet toegestaan.
		Antwoord	Met betrekking tot het uitsluiten van significante effecten wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 7c. In de zaak van het vonnis van het Europese hof van 15 mei 2017 (C-521/12) oordeelde het hof dat er in feite sprake was van compenserende maatregelen omdat in het(zelfde) Natura 2000-gebied nieuw areaal tot ontwikkeling werd gebracht. Dat is in dit geval niet aan de orde.
15.i	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De RvS heeft in twee uitspraken van 17 mei 2017 beroepen tegen besluiten, waar ook werd verwezen naar de PAS, deels gegrond verklaard en heeft besloten prejudiciële vragen te stellen aan het Europese Hof van Justitie. Gelet hierop kunnen de PIP's redelijkerwijs niet worden vastgesteld en hetzelfde geldt voor de gecoördineerde besluiten die betrekking hebben op Natura 2000. De kans is zeer groot dat het systeem van de PAS de toets der kritiek niet kan doorstaan.
		Antwoord	Het is bekend dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) op 17 mei 2017 prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie heeft gesteld over de verenigbaarheid van de Nederlandse PAS-systematiek met art. 6 van de Europese Habitatrichtlijn (ECLI:NL:RVS:2017:1259). De Afdeling gaat er daarbij vanuit dat van onverenigbaarheid geen sprake zal zijn. Uit de verwijzingsuitspraak van de Afdeling volgt niet dat de conclusies van de gebiedsanalyses en de passende beoordeling op onvolledige of op onjuiste gegevens zijn gebaseerd. Dit betekent dat geen sprake is aantasting van de natuurlijke kenmerken van de aan de orde zijnde Natura 2000 gebieden. Evenmin heeft de Afdeling het noodzakelijk geacht voorlopige voorziening te treffen nu de geconstateerde gebreken kunnen worden gerepareerd waardoor geen sprake is van onomkeerbare gevolgen. Op grond van deze gegevens nopen de verwijzingsuitspraken niet tot de verzochte herroeping van besluiten op vergunningaanvragen.
15.j	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167,	Zienswijze	Er zijn aanwijzingen dat het hoogstwaarschijnlijk is dat de ontwikkelruimte voor de tweede helft van het PAS-tijdvak al is aangesproken en dat de buffer dus niet meer volledig intact is. Dit komt omdat recent het PAS-rekenprogramma AERIUS is gewijzigd. Hiermee is het argument dat de RvS gebruikte om het PAS niet te schorsen niet meer valide is (zie ook pag. 50 van

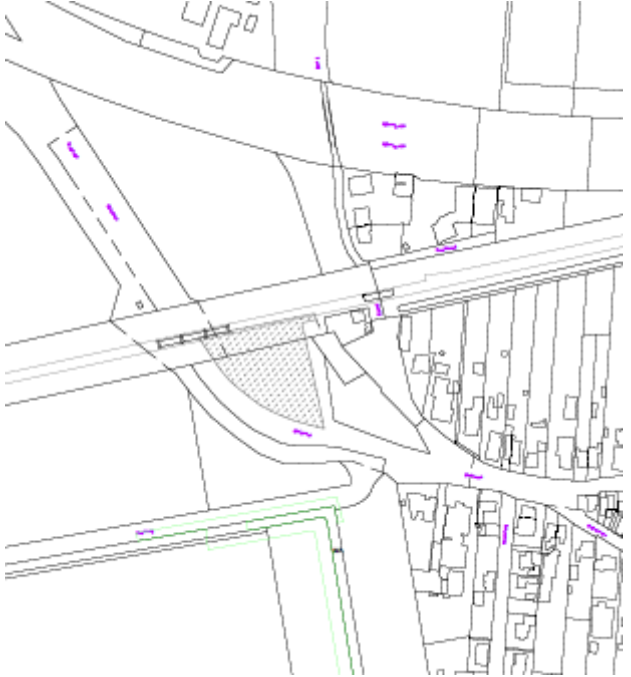
	178, 190, 195, 196, 203, 221		de zienswijze 150 bovenaan). Mede gelet hierop en alle onzekerheden over het PAS-systeem is het niet goed mogelijk om in eer en geweten aan onderhavige PIP's ontwikkelruimte toe te kennen. Indiener doet een beroep op het gezond verstand. Kijk verder dan allerlei wettelijke criteria, die dikwijls politiek gekleurd zijn. Belasting is nu al hoog. Pas de kansen om minder uit te stoten (bijvoorbeeld lagere maximumsnelheid) dan gebruik te maken van ruimte, die de wet (mogelijk) biedt.
		Antwoord	De ontwikkelingsruimte is uitgegeven op een drietal Natura 2000-gebieden. Binnen geen van deze gebieden is sprake van uitgifte van ontwikkelingsruimte boven de 60% (zie https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-meldingen/overzicht_benutting_or/). Daarnaast betreft de GOL een prioritair project waarvoor vooraf ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Die reservering is conform de landelijke afspraken destijds gedaan op basis van de uitstoot gegevens gekoppeld aan het onderliggend wegennet. Landelijk is voor alle projecten waarbij de infrastructuur zorgde voor een verhoging van de uitstoot op N2000 het onderliggend wegennet als factor voor uitstoot gebruikt. Voor de provincie Noord-Brabant zijn voor alle projecten gezamenlijk op grond van die factor de uitstoot gegevens berekend en als totaal gegeven gebruikt voor de prioritaire projecten. De omgevingsdienst kan bij het invoeren van de verkeersgegevens in Aeries uitrekenen of het aangevraagde plafond past binnen de gereserveerde ruimte voor dat project. In het geval van GOL staat het systeem op groen en is de aanvraag dus passend. De vergunning is daarop afgegeven. Pas met ingang van 2018 zijn de landelijke afspraken gewijzigd en is het per prioritair project landelijk verplicht een aparte stikstofberekening in te leveren. Dat is voor GOL ook gedaan en deze is door het landelijke PAS bureau geaccepteerd, waarmee de ruimte is gereserveerd conform de ruimte die bij de vergunningaanvraag is gedaan.
15.k	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Aantasting van de Heidijk door een verkeersweg ernaast en een drukkere 'oversteek', bij de Overlaatweg betekent een aantasting van dit onderdeel van de EHS/NNN. Ook hier zijn voorzieningen wenselijk. De onderbreking in de EVZ ter hoogte van de verlengde Spoorlaan is in strijd met het provinciale beleid. Beide EVZ's, (Drongelens Kanaal en Heidijk) dienen te worden gerealiseerd. De EVZ dient dus met een eco-passage doorgetrokken te worden naar het noorden en verder via de huidige onderdoorgang onder A59. De voorziene landbouwverbinding is niet nodig door herverkaveling en gewijzigd grondgebruik.
		Antwoord	Voor wat betreft de EVZ Heidijk kan gesteld worden dat het altijd de bedoeling is geweest om 1 EVZ te creëren in de BO. Volgens het provinciale beleid zou deze lopen langs de Heidijk en de Zeedijk. Door de provincie is echter besloten om deze langs het Drongelens Kanaal (EVZ Drongelens Kanaal) te realiseren met een oost-west verbinding ten noorden van de A59

			naar de Zeedijk (de EVZ Baardwijkse Overlaat). Dit besluit is genomen tijdens de planvorming van GOL, zodat wij nu rekening houden met de nieuwe verbinding.
15.l	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In de passende beoordeling wordt wel ingegaan op de effecten voor wat betreft o.a. geluid, stikstof en lichthinder, maar nergens wordt inzichtelijk gemaakt welke uitgangspunten daarbij zijn gehanteerd (bijvoorbeeld toename van verkeer). Onvoldoende expliciet is aangegeven hoe groot de verkeersstromen zijn over alle wegen uitgaande van de maximale mogelijkheden van beide plannen.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 7c
15.m	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Concrete onderliggende stukken ontbreken waaruit blijkt welke ontwikkelingsruimte is toegekend en dat er ook werkelijk ontwikkelingsruimte beschikbaar is. Indiener merkt op dat ten aanzien van een groot aantal Natura 2000 gebieden de beschikbare ruimte al is opgesoupeerd.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 15j.
15.n	7	Zienswijze	De ecologische verbindingzones (de Gemeint bij Vlijmen en de Baardwijkse Overlaat) worden in deze plannen verheven tot belangrijke verkeersknooppunten. De Baardwijkse overlaat wordt ter hoogte van de A59 door de geplande verkeersknooppunten met alle bijbehorend lawaai en drukte ecologisch gezien volledig (en misschien voorgoed) geblokkeerd.
		Antwoord	Er is geen sprake van een blokkade van de Baardwijkse overlaat. De EVZ langs het Drongelens kanaal wordt gerealiseerd, met een onderdoorgang bij de Overlaatweg, zodat een goede verbinding ontstaat. Onder de A59 is de dijk terug gelegd, zodat de EVZ daar ook goed kan functioneren en voldoende ruimte is voor dieren. Aan beide zijden van de snelweg worden tegen de EVZ stapstenen gerealiseerd om een extra rustplaats in de oversteek te creëren. Tegelijkertijd wordt aan de kant van de Heidijk en rond de spoordijk een impuls gegeven door te kiezen voor een natuurlijke inrichting. Er is dan ook geen sprake van dat de Baardwijkse overlaat ecologisch gezien wordt geblokkeerd.
15.o	10, 113, 166,	Zienswijze	Indiener maakt zich zorgen over de herstructurering van het Halve Zolenpad in de Baardwijkse Overlaat (BO) in verband met de aanleg van een snelfietsroute als het gaat om de natuur. De natuur op de oude spoordijk in de BO krijgt veel te weinig aandacht. Hier heeft zich een grote biodiversiteit aan planten, bomen, struiken, zoogdieren, insecten, vogels en amfibieën ontwikkeld. Het Halve Zolenpad met de langsegelegen waterweg is een groene long, een ecologische verbinding met een Natura 2000-gebied. Het halve zolendijk kan gezien worden als een onderdeel van de ecologische verbindingzone oost-west. Bij de aanleg van de nieuwe aansluitingen op de A59 is natuurcompensatie nodig. Maar om als compensatie daarvoor natuur te vernielen is te gek voor woorden.

			Natuurcompensatie zou plaats kunnen vinden door: 1. Aan de voet van de Halve Zolendijk natte natuur te realiseren. Door water hier ruimte te geven wordt er een verbinding gemaakt met het verleden als wateroverlaat. 2. Terugbrengen van een zandpad dat vroeger liep onder langs de dijk ten oosten van het Drongelens Kanaal omzoomd door bomen. 3. Ten noorden van de A59 in het aangrenzende Overstorteland. De GOL stelt dat de cultuurhistorische waarde van de Overlaat, openheid zou zijn. Deze stelling is onjuist. De Overlaat is, zoals de naam al zegt een Overlaat en is aangelegd met het doel als waterberging te functioneren, voor dit doel is o.a. de Emmamolen vanuit de Overlaat naar de huidige plaats, verplaatst. De GOL is voornemens voor de aanleg van het fietspad de dijk/talud af te graven en open te maken om zo de openheid vorm te geven. Dit besluit is genomen nadat de onderzoeksrapporten klaar waren. Reden waarom gevraagd wordt: 1. Een rapportering van de effecten, van geluid en licht voor mens en dier door het afgraven/openmaken van de dijk/talud. 2. Uit welk cultuurhistorische geschiedenis blijkt dat openheid in plaats van waterberging de cultuurhistorische functie van de Overlaat is.
		Antwoord	De spoordijk maakt geen onderdeel uit van de EVZ. In het natuuronderzoek naar beschermde soorten is ook de spoordijk meegenomen. In de Spoordijk ter hoogte van het Drongelens kanaal is recentelijk (2017) een dassenburcht gesignaleerd. Deze burcht is ook aangetroffen tijdens het oriënterende onderzoek in 2017. Daarnaast zijn er waarnemingen van de das ten noorden van de Overlaatweg (verkeerslachtoffers). Waarschijnlijk wordt dit gebied als foerageergebied gebruikt. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming voor de das in verband met het realiseren van een snelfietsroute en het gedeeltelijk open maken van de oude Spoordijk te Waalwijk is gecoördineerd bij het PIP. In de ontheffingsaanvraag zijn concrete maatregelen opgenomen om negatieve effecten op de das zo veel mogelijk te mitigeren, zodanig dat de dassenburcht bewaard blijft Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat negatieve effecten op kleine marterachtige niet zijn uit te sluiten, zal ook voor deze soortgroep ook een aanvullende ontheffing worden aangevraagd. Het is aannemelijk dat deze zal worden verleend, waarmee de uitvoerbaarheid van beide inpassingsplannen voldoende is verzekerd.

			Zoals al eerder aangegeven is de BO geen verblijfsgebied voor dieren. Het gebied heeft een doortrekfunctie. De spoordijk is daarin binnen het NNB niet als EVZ benoemd. Het gedeelte van de BO waar de spoordijk ligt is benoemd als noord-zuid verbinding voor dieren, met aan de westzijde de EVZ Drongelens kanaal en langs de oostzijde de EVZ Heidijk. Zoals aangegeven is voor de aanwezigheid van dieren in de spoordijk onderzoek gedaan en waar nodig is een ontheffing aangevraagd. De provincie zet in op versterking van deze lijn en het terugbrengen van oude waarden (zie thema 2A, algemeen en thema 11, algemeen). Aan de zuidzijde van de spoordijk (daar waar een dassenburcht is) blijft bestaande vegetatie aanwezig. Daar waar de dijk wordt opengemaakt, wordt een natuurzone ingericht. De spoordijk/spoorbrug kan nog steeds een functie vervullen als verbinding ook al is hetgeen EVZ.
15.p	21	Zienswijze	Aantasting van natuurwaarden in de Baardwijkse Overlaat. Ecologische verbindingzones zijn onlogisch en gevaarlijk voor het verkeer en flora en fauna. Hoe kunnen we onze aarde – flora en fauna het beste beschermen?
		Antwoord	De Baardwijkse Overlaat wordt van een agrarisch gebied omgezet naar een gebied waar veel ruimte wordt gecreëerd voor flora en fauna. Verwezen wordt verder naar het kopje algemeen bij dit thema en naar reactie op zienswijze 15.n
15.q	12	Zienswijze	Mogelijk worden Natura 2000-regels overschreden (geen onderzoek naar): verhoogde en mogelijk te hoge uitstoot door de plannen op Natura 2000-gebied van de Loonse en Drunense Duinen.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 7c.
15.r	177	Zienswijze	Het is vooralsnog onduidelijk of de PAS voldoet aan de Europese Habitatrichtlijn. Het project GOL is als prioritair project opgenomen in de PAS en maakt dus van die regeling gebruik. Er zijn over PAS prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie; lopende zaken zijn aangehouden. Mocht het Hof oordelen dat de PAS niet in overeenstemming met de Habitatrichtlijn is, dan kan het PIP niet op de PAS worden gebaseerd. Aangezien in het MER wordt geconcludeerd dat het PIP leidt tot negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie, is onwaarschijnlijk dat het PIP in dat geval uitvoerbaar is. Uit het PIP blijkt ook niet hoe hiermee rekening is gehouden.
		Antwoord	Verwezen wordt naar reactie op zienswijze 15i.
15.s	51	Zienswijze	Enige bezwaar tegen de GOL is dat er weer zoveel natuur moet wijken voor deze plannen. Ten koste van de natuur, welke nog stukken beter kan, moet de GOL zijn zin hebben. Geen oog voor de natuur. Het economisch belang is nummer 1! Verander de plannen en zet eindelijk eens economie op een 2 ^e plaats en natuureenheden in elke vorm op 1!!
		Antwoord	Een belangrijk onderdeel van de GOL is de aanleg van drie ecologische verbindingzones, waardoor twee barrières tussen natuurgebieden ten zuiden en ten noorden van de A59 worden opgeheven. Ten stelligste wordt ontkend dat er geen oog is voor de natuur. Zie ook onder het kopje algemeen van dit thema.

15.t	7	Zienswijze	De ecologische verbindingzones (de Gemeint bij Vlijmen en de Baardwijkse Overlaat) worden in deze plannen verheven tot belangrijke verkeersknooppunten.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen onder thema 2A.
15.u	21, 93	Zienswijze	Aantasting van natuurwaarden in de Gemeint en de Biessertpolder. Ecologische verbindingzones zijn onlogisch en gevaarlijk voor het verkeer en flora en fauna. Hoe kunnen we onze aarde – flora en fauna het beste bewaren? Wat gewonnen wordt door de aanleg van een sifon onder de A59 zal een paar honderd meter verderop leiden tot sterfte van dieren op de rondweg.
		Antwoord	Voor kleinere diersoorten zijn al tunnels voorzien onder de nieuwe wegen structuur. Voor de ree komt er een tunnel onder de randweg Vlijmen nabij de nieuwe fietstunnel Meliestraat (direct ten zuiden van de nieuwe rotonde met de Voorste Zeedijk), inclusief uitrastering langs randweg Vlijmen en wildspiegels ten noorden van rotonde. Daarmee ontstaat vanuit de verbinding via de tunnel een veilige verbinding met het achterliggende gebied, bv. van het Engelenmeer. Ook zal de A59 uitgerasterd worden. Dit alles komt zowel de veiligheid van de dieren als de automobilist tegemoet.
15.v	23, 217	Zienswijze	Het is vooralsnog onduidelijk of de PAS voldoet aan de Europese Habitatrichtlijn. Hierdoor is het tevens onduidelijk of er een vergunning als bedoeld in de Wnb kan worden verleend ter bescherming van nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Volgens het achtergrond rapport Natuur is het project GOL als prioritair project opgenomen in de PAS. Er zijn over PAS prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. Dit is relevant voor indiener omdat zijn perceel nabij een Natura-2000 gebied is gelegen en zijn perceel grenst aan een EVZ. Het is vooralsnog onduidelijk of de bedoelde vergunning verleend kan worden (zie ook H4, 3b)
		Antwoord	Verwezen wordt naar reactie op zienswijze 15i.
15.w	197	Zienswijze	Indieners maken zich zorgen over de gevolgen van het PIP in combinatie met de nieuwe P+R bij het Jeroen Bosch Ziekenhuis voor het natuurgebied Vlijmens Ven. Deze ontwikkelingen leiden tot veel extra (sluip)verkeer op de Vendreef, die dwars door het gebied heen loopt en waar het nu in de spits al druk is. In het gebied is bijzondere flora en fauna aanwezig, waaronder het Europees beschermde pimperlblauwtje, dat alleen nog in dit gebied voorkomt. Daarom wordt voorgesteld om sluipverkeer te weren in de spits .
		Antwoord	De ontwikkeling en ontsluiting van het P+R-terrein in Den Bosch valt buiten de scope van de GOL. Wel zit de verkeersgeneratie hiervan in de verkeersmodellen. Daarbij is niet de verwachting dat verkeer van en naar het P+R terrein via de Deutersestraat en Vendreef zal rijden, maar via de Vlijmenseweg / Randweg 's-Hertogenbosch en A59.
15.x	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167,	Zienswijze	Status en ontwikkeldoelstellingen van de Heidijk in de ruimtelijke plannen is niet gerespecteerd

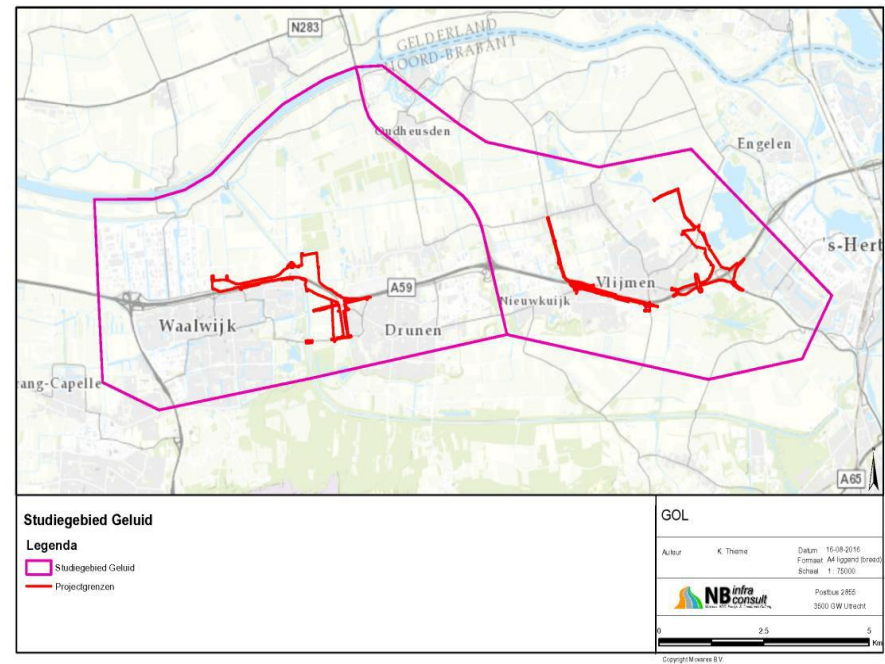
	178, 190, 195, 196, 203, 221		
		Antwoord	De Heidijk ten westen van Drunen maakt onderdeel van het NNB tot aan de spoordijk. In de huidige situatie wordt het NNB doorsneden door de Eindstraat. Deze doorsnede wordt opgeheven. De Heidijk wordt hier hersteld en heeft de bestemming Natuur gekregen met de aanduiding 'Overige zone - Natuurnetwerk Brabant'.  Een klein deel van de NNB (het gearceerde deel in bovenstaande tekening) zal door de provincie worden geschrapt in een latere herziening van de Verordening. Hier is op de verbeelding van het PIP de aanduiding 'In Verordening Ruimte te verwijderen NNB' opgenomen. Dit deel is meegenomen in de compensatie van NNB.

			Daarnaast is de Heidijk ten westen van Drunen aangewezen als EVZ. Deze EVZ ‘passeert’ de spoordijk en de A59 in noordelijke richting naar de Zeedijk. Provinciale Staten hebben besloten om aan de ontwikkeling van deze EVZ geen prioriteit te geven. Voor de EVZ Heidijk/Zeedijk zijn geen doelsoorten opgesteld. In overleg met de gemeente Heusden is bij de effectbepaling van deze EVZ uitgegaan van de volgende doelsoorten: • Das. • Insecten/vlinders. • Amfibieën. Wat betreft de nu aanwezige barrière van de oude spoordijk (fietspad) en de A59. De das is over het algemeen weinig gevoelig voor verstoring. Er zijn waarnemingen van dassen bekend in bebouwd gebied. Ook insecten/ vlinders zijn niet gevoelig voor verstoring. Van amfibieën is onbekend of zij hier gevoelig voor zijn. Bij deze soorten spelen deze effecten naar alle waarschijnlijkheid een kleine rol. Daarnaast bepaalt de mate van voorspelbaarheid de mate van verstoring. Onderzoek heeft uitgewezen dat soorten wennen aan een constante verstoring als spoorlijn en wegen. Onverwachte verstoring als bijvoorbeeld recreatie heeft vaker een groter negatief effect. De soorten die gebruik maken van de EVZ zullen wennen aan de verstoring door de nieuwe aansluiting 40. Voor deze doelsoorten worden de grootste effecten verwacht van de extra barrièrewerking door de aanleg van de nieuwe aansluiting 40 in combinatie met de doorgetrokken Spoorlaan. Echter door de realisatie van een robuuste EVZ langs het Drongelens Kanaal, die ten noorden van de A59 wordt verbonden met de EVZ langs de Zeedijk wordt de barrièrewerking van niet alleen de doorgetrokken Spoorlaan, maar ook van de spoordijk en de A59 op een structurele wijze opgeheven voor deze doelsoorten. Direct ten noorden van de A59 had de EVZ Heidijk/Zeedijk nog een aftakking richting het Drongelens Kanaal. Deze EVZ was bij het vaststellen van de Verordening nog in beeld als oost-west verbinding tussen Drongelens Kanaal en Zeedijk. Voortschrijdend inzicht heeft geleid tot een meer noordelijke ligging van de ze EVZ.
--	--	--	---

			Gelet op het bovenstaande zijn status en ontwikkeldoelstellingen van de Heidijk in de ruimtelijke plannen wel gerespecteerd
15.y	26, 27, 28, 30, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 48, 49, 53, 61, 72, 74, 76, 79, 81, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 122, 124, 125, 126, 129, 130, 140, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 162, 163, 164, 170, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 191, 193, 194, 199, 209, 211, 212, 213	Zienswijze	De aanleg van de lokale wegen leidt tot onnodige aantasting van waardevolle gebieden en natuurwaarden. Echte versterking van ecologische kwaliteit ontbreekt. De opgenomen EVZ's zijn niet of nauwelijks toereikend om de toegenomen barrière te compenseren laat staan te versterken.
		Antwoord	Naast de vele natuur maatregelen die al in het plan waren voorzien, zijn mede op basis van de zienswijzen de GOL plannen verder verrijkt met optimalisaties op het gebied van natuur. Zo wordt in de Baardwijkse Overlaat met de aanleg van een fiets- en wandelbrug met daaronder een nieuw aan te leggen natuurzone de ecologische waarde van de Baardwijkse Overlaat verder verhoogd. Dit laatste gebeurt ook door ten oosten van de nieuwe randweg Drunen hooiland met poelen aan te leggen. In Vlijmen is een grote reeënpopulatie actief. Om de barrièrewerking van de nieuwe randweg Vlijmen voor de ree op te heffen wordt in GOL tevens voorzien in een reeëntunnel nabij de nieuwe fietstunnel Meliestraat (direct ten zuiden van de nieuwe rotonde met de Voorste Zeedijk), waarvan kleinere dieren ook gebruik kunnen maken. Verder wordt voorzien in uitrastering langs randweg Vlijmen en wildspiegels ten noorden van rotonde. Daarmee ontstaat vanuit de verbinding via de tunnel een

			veilige verbinding met het achterliggende gebied, bv. van het Engelenmeer. Op deze wijze wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Zie hiervoor het kopje algemeen bij dit thema.															
15.z	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De compensatieteksten zijn niet altijd helder. Zo wordt deze EVZ gerealiseerd ten behoeve van natuurcompensatie terwijl de NNB-compensatie weer aanvullend is op de EVZ. Wat wordt onder wat verstaan? De compensatie ligt ook veelal in de nabijheid van de VKA en daardoor binnen de invloeden van geluid en verstoring. Er moet dan gekort worden, want ook de voorziene EVZ heeft hiervan te lijden. Met dit aspect is voor wat betreft de compensatie geen, althans onvoldoende rekening gehouden. Door het doorknippen van de EVZ Heidijk ontstaat een extra opgave omdat de functie van deze EVZ sterk wordt beperkt/verloren gaat. Ook dit is niet terug te vinden in de plannen. De borging (bestemmingen en middelen) van de compensatie is niet helder in de plannen terug te vinden. Mitigerende of compenserende maatregelen voor effecten buiten de planbegrenzing ontbreken geheel (denk aan effecten van toename van verkeer op wegen buiten het plangebied). Verzocht wordt om een en ander alsnog uit te werken en de benodigde maatregelen herkenbaar aan het plan toe te voegen.															
		Antwoord	Als we kijken naar de EVZ Drongelens Kanaal met stapstenen, de EVZ Baardwijkse Overlaat en de EVZ Voordijk gaat het om de ontwikkeling van circa 12,5 ha NNB. Minder dan de helft daarvan (circa 5,9 ha.) betreft noodzakelijke compensatie van sommige GOL-maatregelen (aanleg nieuwe wegen). Zie ook onderstaande tabel V.3 uit bijlage V van het achtergrondrapport Natuur (bijlage 16 bij beide inpassingsplannen). De rest is dus een 'zelfstandig' onderdeel van de GOL. <i>Tabel V.3: Overzicht totaal te compenseren oppervlak.</i> <table><tr><th></th><th>Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost</th><th>Te compenseren oppervlak (ha) GOL West</th></tr><tr><td>Te compenseren ruimtebeslag</td><td>n.v.t.</td><td>2,26</td></tr><tr><td>Te compenseren geluid belast oppervlak</td><td>1,17</td><td>2,49</td></tr><tr><td>Totaal te compenseren NNB per deelgebied</td><td>1,17</td><td>4,75</td></tr><tr><td>Totaal te compenseren NNB</td><td>5,92</td><td></td></tr></table>		Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost	Te compenseren oppervlak (ha) GOL West	Te compenseren ruimtebeslag	n.v.t.	2,26	Te compenseren geluid belast oppervlak	1,17	2,49	Totaal te compenseren NNB per deelgebied	1,17	4,75	Totaal te compenseren NNB	5,92	
	Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost	Te compenseren oppervlak (ha) GOL West																
Te compenseren ruimtebeslag	n.v.t.	2,26																
Te compenseren geluid belast oppervlak	1,17	2,49																
Totaal te compenseren NNB per deelgebied	1,17	4,75																
Totaal te compenseren NNB	5,92																	

Hiermee zijn ook de invloeden van verstoring door het VKA in de directe omgeving meegenomen. Wat betreft het doorknippen van de EVZ de Heidijk wordt verwezen naar de reactie bij 15.k. Wat betreft het studiegebied voor het natuuronderzoek wordt verwezen naar paragraaf 3.5 uit het achtergrondrapport Natuur. Dan blijkt dat er verschillende studiegebieden zijn gehanteerd. Voor het aspect geluid is bijvoorbeeld een heel ruim gebied genomen. Voor de afbakening van het studiegebied is beoordeeld waar het verkeer op het hoofdwegenet en het onderliggend wegennet met meer dan 20% toeneemt als gevolg van het project. Zie ook onderstaand figuur gekopieerd uit het achtergrondrapport.



De borging van de compensatiegebieden is geregeld via de bestemming Natuur.

15.aa		Zienswijze	Nieuwe EVZ voldoet niet aan de opgave van de GOL. De zone is niet robuust: 1. De zone kan onvoldoende 'bevoorraad worden': tussen Den Bosch en PIP gebied zijn er openstaande knelpunten bij alle het kanaal overstekende noord-zuid wegen. 2. Het knelpunt Overlaatweg/Drunenseweg is niet opgelost: bijv. voor reeën zou het verkeer 40 km/uur moeten gaan rijden. 3. Ook de Spoordijk is een knelpunt voor reeën. Dat is oplosbaar door het leggen van een tunneltje. 4. Bij de A59 en het nieuwe verkeersknooppunt is er onvoldoende rust. 5. Verder is de zone van 25 meter aan de krappe kant en zeker niet robuust. 6. Volgens deskundigen is een kleine verbreding van de brug over het Drongelens Kanaal in combinatie met oplossing variant 72 A een veel betere oplossing. De conclusie hierover opgenomen in het verslag van de expertsessie van medio oktober 2017 is derhalve onjuist. De hele BO zou ontwikkeld dienen te worden ten behoeve natuur in combinatie met duurzame landbouw. Dan doe je recht aan deze overlaat.
		Antwoord	Het gedeelte van de Baardwijkse Overlaat binnen het plangebied is geen verblijfsgebied voor dieren, maar een gebied dat gebruikt wordt om zich te verplaatsen. Vandaar dat wordt ingezet op de versterking van deze EVZ functie. De barrière die de Overlaatweg heeft, wordt weggenomen door de aanleg van een faunatunnel voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Als extra wordt de lijn van de spoordijk versterkt. In die lijn ligt tegen het Drongelens kanaal aan een stukje EHS/NNB, dat blijft, dus ook de beplanting die daar staat ter bescherming van de aanwezige dassenburcht. Onder het gedeelte van de dijk dat wordt opengemaakt wordt een natuurzone aangelegd met hooiland (goed voor insecten) en een poel (voor amfibieën). Ook de inrichting van het gedeelte tussen de Heidijk en de nieuwe randweg wordt als zodanig ingericht. Daarmee is voor de diersoorten aanwezig in het gebied, het gebied ook optimaal ingericht als doortrek gebied. Nu is de Baardwijkse Overlaat nog een landbouwgebied, maar na realisatie van de GOL, is het een gebied met goed ingerichte ecologische verbindingen. Zie verder ook onder het kopje algemeen bij dit thema. Voor het goed functioneren van de EVZ is het niet noodzakelijk dat de EVZ overal 25 meter breed is. Een versmalling is goed mogelijk.
15.ab	12, 32, 33, 35, 45, 46, 55, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 73, 83, 114, 119,	Zienswijze	Indiener is van mening dat de geplande EVZ in de Baardwijkse Overlaat niet voldoet en niet kan voldoen. Er is geen sprake van rust voor de EVZ vanwege het verkeersknooppunt, de grote schermen langs het knooppunt zullen onvoldoende helpen, zeker voor het geluid dat neervalt tussen de bruggen. Een verbreding van de brug over het Drongelens kanaal is een betere

	124, 140, 149, 172, 175, 191, 208, 211, 212, 213,		oplossing, volgens deskundige van Rijkswaterstaat. Het verkeersknooppunt in de Baardwijkse Overlaat dwarsboomt een toekomstige verbreding/vergroting van de EVZ. Indiener stelt dat gezien de kwaliteiten van het gebied en de belangen dient te worden ontwikkeld ten behoeve van natuur in combinatie met duurzame landbouw.
		Antwoord	Provinciale Staten delen deze mening niet. Zij zetten zich juist in op natuur in combinatie met landbouw. Verwezen wordt naar de reactie bij 15.aa en het kopje algemeen bij dit thema.
15.ac	70, 87, 113, 114, 117, 124, 128, 131, 134, 139, 144, 149, 155, 156, 166, 172, 173, 183, 186, 187, 188, 189, 191, 194	Zienswijze	Om de barrièrewerking van de A59 op te heffen, wordt in het kader van HoWaBo een ecotunnel gerealiseerd nabij de Moerputten. Een tunnel van 20 meter breedte is voor een goede EVZ-verbinding voor flora, fauna, water én mensen volstrekt onvoldoende. In de diverse achtergrondrapporten o.a. achtergrondrapport natuur, is sprake van een Ecologische verbindingszone (tunnel) onder de A59 voor GOL Oost van slechts 20 meter. Bovendien zo blijkt uit de achtergrondrapporten gaat deze tunnel tevens gebruikt worden als HOWABO-verbinding. Landelijk is de minimale breedte van een EVZ-verbinding 25 meter zonder andere voorzieningen. Er is in de achtergrond rapporten alsmede de documenten geen inventarisatie te vinden van de flora en fauna, laat staan een document op basis waarvan een verbinding (tunnel) van slechts 20 meter voldoende dan wel gerechtvaardigd is.
		Antwoord	Een van de doelsoorten voor deze EVZ is de ree. Afhankelijk van de hoogte van de tunnel geldt voor dit middelgrote zoogdier een minimale breedte van 4 tot 5 meter (zie Leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur, juni 2013). Voor het goed functioneren van de EVZ is het dus niet noodzakelijk dat de EVZ overal 25 meter breed is. Een versmalling is goed mogelijk. Als het gaat om deze tunnel zal deze geen 5 meter maar 20 meter breed zijn. Overigens zal de tunnel een 'natte inrichting' krijgen, waardoor deze minder gebruikt zal worden door wandelaars. In de tunnel komt in ieder geval ook een droge strook. En in de weg wordt erboven wordt een lichtstrook meegenomen, zodat er licht in de tunnel valt. Daarmee voldoet de tunnel voor de aangewezen doelsoorten.

15.ad	70, 87, 114, 117, 124, 128, 131, 134, 139, 144, 149, 155, 156, 172, 173, 183, 186, 187, 188, 189, 191, 194	Zienswijze	De EVZ-verbinding ten oosten van Vlijmen is onvoldoende (want te weinig 'massa') en dient beter ingepast te worden. De EVZ is niet functioneel, omdat de Gemeint en Biessertpolder, die in het provinciaal streekplan Waalboss een belangrijke rol als EVZ heeft gekregen, door de GOL onherstelbaar en onomkeerbaar wordt aangetast.
		Antwoord	De EVZ –verbinding langs de Voordijk (als verbinding van natuurgebied Sompen en Zooislagen met de klimaatbuffer ten noorden van de A59 (die ook al als zodanig is ingericht) met drie ecoduikers (inclusief geleidende voorzieningen ter hoogte van de Meliestraat, Vijfhoevenlaan en De Bellaard is voldoende robuust. Onderzoek is gedaan naar de effecten van de nieuwe GOL maatregelen op deze EVZ met de volgende doelsoorten: • beekdalsoorten (bever en otter); • middelgrote zoogdieren (ree en das); • amfibieën, (kleine groene kikker, bruine kikker, heikikker), • kleine grondgebonden zoogdieren (ondergrondse woelmuis, waterspitsmuis); • vleermuizen; • marterachtigen (bunzing, hermelijn); • vogels (moerasvogels); • algemene grondgebonden soorten zoogdieren als vos, egel en konijn. In de huidige situatie bestaat de EVZ uit een brede watergang langs de Voordijk met aangrenzend weiland en akkerland. Deze wordt nu verbreed en ingericht. De EVZ ligt op vrij grote afstand van de infrastructuur. Alleen ter hoogte van de Bellaard, de Vijfhoevenlaan en de Engelseweg / Meliestraat kruist de infrastructuur de EVZ. Hier kan verstoring op de doelsoorten optreden. Bij deze straten is daarom een brug met doorlopende oevers (ecoduiker) voorzien om de barrièrewerking op te heffen. Voor de bever en de otter geldt dat zij de oever van de watergang volgen. Zij zullen daardoor weinig last hebben van verstoring als gevolg van de nieuwe infrastructuur. Overigens is de bever weinig gevoelig voor verstoring. Hetzelfde geldt voor de das. Er zijn waarnemingen van dassen in bebouwd gebied.

			Vleermuizen zijn niet zozeer gevoelig voor geluid, maar voor licht. Bij de nieuwe infrastructuur zal gebruik worden gemaakt van gerichte verlichting. Deze gerichte verlichting verlicht de wegen, maar zorgt dat de EVZ donker blijft. De ree is wel gevoelig voor geluid en licht. Bij de inrichting van de EVZ wordt hier rekening mee gehouden. Door een goede inrichting zullen negatieve effecten worden gemitigeerd. Voor de overige doelsoorten geldt dat de inrichting belangrijk is. Er zal worden gezorgd voor goede dekking. Verlichting wordt al zo veel mogelijk voorkomen door gebruik van gerichte verlichting. Daarnaast zal verstoring door koplampen zo veel mogelijk voorkomen worden door het strategisch plaatsen van opgaande beplanting. Bij het kruisen van de EVZ en de infrastructuur wordt gezorgd voor voldoende dekking. Voor moerasvogels komt geschikt biotoop die als stapstenen kunnen worden gebruikt. Daarnaast bepaalt de mate van voorspelbaarheid de mate van verstoring. Onderzoek heeft uitgewezen dat soorten wennen aan een constante verstoring als spoorlijn en wegen. Onverwachte verstoring als bijvoorbeeld recreatie heeft vaker een groter negatief effect. De soorten die gebruik maken van de EVZ zullen wennen aan de verstoring door de A59 en de nieuwe aansluiting. Tenslotte: de EVZ maakt conform het geldende provinciale beleid (Verordening Ruimte) geen onderdeel uit van het NNN en loopt tot halverwege de Vijfhoevenlaan en de Meliestraat. Middels het PIP GOL Oost wordt de EVZ verlengd tot aan de klimaatbuffer (ten zuiden van de Engelenseweg en de Meliestraat), tevens plangrens van het PIP.
--	--	--	--

Conclusie

Mede op basis van de zienswijzen zijn de GOL plannen verder verrijkt met optimalisaties op het gebied van natuur. Zo wordt in de Baardwijkse Overlaat met de aanleg van een fiets- en wandelbrug met daaronder een nieuw aan te leggen natuurzone de ecologische waarde van de Baardwijkse Overlaat verder verhoogd. Dit laatste gebeurt ook door ten oosten van de nieuwe randweg Drunen hooiland met poelen aan te leggen. In Vlijmen is een grote reeënpopulatie actief. Om de barrièrewerking van de nieuwe randweg Vlijmen voor de ree op te heffen wordt in GOL tevens voorzien in een reeëntunnel nabij de nieuwe fietstunnel Meliestraat (direct ten zuiden van de nieuwe rotonde met de Voorste Zeedijk). Kleinere dieren kunnen hier ook gebruik van maken. Verder komen er wildspiegels ten noorden van de rotonde. Op deze wijze wordt de verkeersveiligheid verbeterd. De toelichting van beide inpassingsplannen zijn hierop aangevuld, o.a. paragrafen 3.2, 4.4.1, 4.4.2 en 5.3.1.

Artikel 5.1 van de regels van het inpassingsplan GOL West is aangevuld met een sub g in verband met een verrijkingsmaatregel voor het ree.

De zienswijzen geven verder geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

16			Thema 16: Water
16.a	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Op een van de eerste informatieavonden heeft het Waterschap aangegeven, dat de enorme hoeveelheid nieuw asfalt van de GOL problemen gaat geven met de afwatering. In de GOL plannen zijn geen compenserende maatregelen terug te vinden die in deze extra waterbergingsopgave voorzien en hier is ook geen budget voor gereserveerd. Indien er wenst hierop een nadere toelichting.
		Antwoord	De toename van verhard oppervlak wordt gecompenseerd volgens de eisen van hydrologisch neutraal ontwikkelen van de Waterschappen. Uitgangspunt hierbij is dat compenserende voorzieningen worden getroffen die een neerslaggebeurtenis van 60 mm kunnen verwerken over de toename van het verhard oppervlak. Compensatie vindt vooral plaats door middel van zaksloten en in beperkte mate door infiltratie in bermen, drainagebuizen of door verbreding van oppervlaktewater (bij de Bos-sche Sloot). In bijlage 11 bij het PIP ('Watertoets PIP-Oost en PIP-West') staat per peilgebied de benodigde compensatie aangegeven. Op voorhand staat niet vast hoe groot de bergingsopgave is en op welke wijze deze gerealiseerd wordt of kan worden. Het bestemmingsplan en de ruimtelijke ontwerpen (bijlage 5) bij het PIP laten zien dat er binnen het PIP en in het definitieve ontwerp ook voldoende ruimte voor compensatie wordt opgenomen. Dat dit daadwerkelijk gebeurt, is geborgd via de Keur van het Waterschap. Voor de toename van verhard oppervlak is namelijk een watervergunning nodig, die alleen verleend kan worden als wordt voldaan aan de eisen van hydrologisch neutraal ontwikkelen. Uit de verrichte watertoets en uit de ruimte die binnen het definitieve ontwerp is genomen, blijkt dat de benodigde opgave kan worden gerealiseerd. Derhalve is in het PIP in voldoende mate gewaarborgd, dat de benodigde waterbergingsopgave wordt gerealiseerd.
16.b	113	Zienswijze	Op een van de eerste informatiebijeenkomsten van de GOL heeft het waterschap bij monde van ing. Heeremans aangegeven dat de enorme hoeveelheid nieuw asfalt die de GOL voornemens is aan te leggen problemen gaat geven met de afwatering. Gezien de snelle klimaatveranderingen gaat dit probleem alleen maar groter worden. In de GOL plannen zijn hier geen maatregelen voor terug te vinden en ook geen kosten.

			Reden waarom gevraagd wordt 1. Welke maatregelen gaat de GOL in dit kader nemen. 2. Grote delen van Drunen staan nu al regelmatig blank. Gezien de snelle klimaatveranderingen gaat dit probleem alleen maar groter worden. Een van de doelstellingen van de GOL is een HOWABO-voorziening. Reden waarom reclamant vraagt: 1. Waar is de HOWABO voorziening in GOL west voorzien. De Overlaat zou hier bij uitstek geschikt voor zijn en krijgt daarmee ook zijn cultuurhistorische functie mee terug.
		Antwoord	In GOL West is geen HoWaBo-voorziening voorzien. Dit is ook geen doelstelling van de GOL. De doelstelling waaraan reclamant refereert, ziet op de HoWaBo in GOL Oost ten westen van 's-Hertogenbosch. Het PIP schept planologisch wel de mogelijkheid om een uitlaat te maken van het oppervlaktewatersysteem in Drunen richting de Baardwijkse Overlaat. Realisatie hiervan valt echter buiten de scope van GOL en is ook niet noodzakelijk met de realisatie van de GOL. Zie verder de reactie op zienswijze 16.a
16.c	25	Zienswijze	Indiener heeft vragen bij de noodzaak van waterberging bij zijn woning aan de Wolput en de eventuele invulling daarvan. De problematiek van de nieuwe woonwijk Geerpark lijkt basis voor de keuze van de sloot. Huidige sloot is een bron van ergernis. Als de sloot wordt gedempt is ook geen aankoop van grond noodzakelijk en wordt de indiener tegemoetgekomen. Gevraagd wordt na te denken over dempen van de sloot, het maken van een voetpad en planten van groen, zodat het straatbeeld hersteld. Er zijn ook alternatieven voor verplaatsing van de sloot (infiltratiekratten, waterdoorlatende/waterpasserende verharding, hemelwater afvoeren d.m.v. gesloten systeem naar de sloot ter hoogte van Wolput 94, drain en roostergoten). De berekeningen (bureau-onderzoek) die zijn uitgevoerd bij de actualisatie van het basisrioleringsplan kan indiener niet plaatsen en matchen niet met de dagelijkse praktijk. Niet is gebleken dat de omgeving van de Wolput kwetsbaar gebied is. De watergang heeft nooit vol met water gestaan. Het is een theoretisch bedacht probleem met een oplossing die niet in de praktijk zal werken.
		Antwoord	Het ontwerp is mede naar aanleiding van de zienswijze en in overleg met de gemeente en het Waterschap aangepast. Het benodigde (extra) ruimtebeslag voor het tweerichtingen fietspad wordt ingevuld door de bestaande watergang te dempen en te voorzien van een lange overmaatse duiker met mogelijkheden voor aansluiting van hemelwaterafvoersystemen van de verharding. Met deze ontwerpaanpassing is er geen grondverwerving van aanliggende particuliere percelen benodigd en wordt een hydrologisch acceptabele oplossing bereikt. Hiermee wordt derhalve tegemoetgekomen aan de zienswijze.

16.d	121	Zienswijze	In de jaren dat indiener aan de Wolput woont is niets gebleken van enige wateroverlast aan de noordzijde terwijl de greppel voor perceel 86 al jaren is dichtgegooid. In de greppels voor de panden 88 en verderop heeft al die jaren nauwelijks water gestaan. Wat betreft de indiener kunnen deze greppels dicht omdat de bermen goed waterdoorlatend zijn.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 16.c
16.e	123	Zienswijze	Indiener pleit voor het laten vervallen van de sloot ter plaatse van de Wolput 90 en 90a. De sloot heeft geen enkele functie. Het is geen watervoerende sloot en er staat bij veelvuldige regenval nooit water in.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 16.c

Conclusie

De zienswijzen geven aanleiding tot het wijzigen van de verbeelding van het inpassingsplan GOL Oost. De plangrens ter hoogte van enkele woningen aan de Wolput worden aangepast. De plangrens van het PIP komt op de kadastrale grens te liggen. Aankoop van gronden is hier niet (meer) noodzakelijk.

Voor het overige geven de zienswijze geen aanleiding tot het aanpassen van de beide ontwerp inpassingsplannen.

17			Thema 17: Wijze van bestemmen
		Algemeen	<u>Verantwoording begrenzing plangebied</u> Provinciale Staten komen beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzingen van een inpassingsplan. Deze ruimte strekt echter niet zo ver dat de Staten een begrenzing kunnen vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarvan zou sprake kunnen zijn als tussen delen van het plangebied en daarbuiten gelegen gronden zodanige ruimtelijke samenhang bestaat dat ze ruimtelijk onlosmakelijk zijn. In de beide PIP's zijn alle maatregelen uit de GOL meegenomen. Die maatregelen zijn de basis geweest voor de begrenzingen. Natuurlijk hebben de GOL maatregelen gevolgen voor de omgeving van het plangebied. Die gevolgen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook onderzocht. Er zullen met name op het gebied van verkeer nog aanvullende besluiten moeten worden genomen. Echter het gaat hier om uitvoeringsbesluiten die uiteindelijk gerealiseerd kunnen worden binnen de geldende bestemmingsplannen. Ook is de financiering daarvan voldoende verzekerd. Het bleek dus niet noodzakelijk te zijn om de plangebieden naar aanleiding van deze onderzoeken nog uit te breiden.

			<u>Verantwoording begrenzing studiegebieden</u> Over het algemeen zijn de studiegebieden voor de MER en de onderzoeken ruim genomen. Per aspect/waarde is vaak sprake van verschillende studiegebieden, mede afhankelijk van wet- en regelgeving. In de verschillende onderzoeken is steeds gemotiveerd waarom is gekozen voor het specifieke studiegebied. <u>Verantwoording ruime bestemming Verkeer</u> De meeste gronden in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. Op deze gronden is sprake van maatregelen aan de infrastructuur, inclusief de daarbij behorende voorzieningen zoals bermen, taluds, sloten en paden. De snelweg A59 en daarbij behorende op- en afritten, taluds en bermen zijn buiten deze bestemming gehouden. In de toelichting op deze bestemming (paragraaf 8.4 van beide inpassingsplannen) staat, dat gekozen is voor een 'brede bestemming met waar mogelijk een ruime begrenzing, zodat de exacte uitwerking en invulling van de gebieden op detailniveau nog kan wijzigen. Zo zijn bijvoorbeeld ook waterhuishoudkundige voorzieningen zoals waterberging mogelijk, alsmede groenvoorzieningen". Hiervoor is gekozen vanwege de gewenste flexibiliteit voor de aannemer. Wat betreft de buitengrenzen van het PIP is in beginsel uitgegaan van de buitengrenzen van het wegontwerp. Dit ontwerp is overigens al tot op grote hoogte uitgekristalliseerd. Heel veel schuifruimte is er niet. Dat is ook goed te zien op de verbeeldingen. <u>Verantwoording GOL knippen in twee inpassingsplannen</u> De GOL kent een bestuurlijke samenwerking tussen meerdere partijen en heeft een brede doelstelling. De GOL betreft een groot gebied gelegen tussen Den Bosch en Waalwijk. In grote lijnen betreft het drie grote integrale projecten: • Eén tussen Waalwijk en Drunen. • Eén tussen Drunen en Nieuwkuijk (Ei van Drunen). • Eén tussen Vlijmen en Den Bosch. Met daarbij een SFR van Waalwijk naar Den Bosch als oostwest verbinding. Er is voor gekozen om het Ei van Drunen als eerste op te pakken. Hiervoor is een apart bestemmingsplan vastgesteld. Het Ei van Drunen is inmiddels gerealiseerd. Vervolgens is - omdat het een integrale gebiedsontwikkeling is waarbij het totaal van maatregelen belangrijk is – ervoor gekozen de beide andere projecten gelijktijdig op te pakken. Hiervoor waren ook efficiency redenen. Daarbij is rekening gehouden
--	--	--	--

			met de mogelijkheid dat om moverende redenen één van de projecten vertraging zou kunnen oplopen. Vanaf het begin is daarom gekozen voor het opstellen van twee inpassingsplannen, zodat mocht er vertraging ontstaan in het ene project het andere project gewoon door kan gaan. Dit is ook goed mogelijk omdat de bestuurlijke samenhang en samenhang in doelstelling het niet noodzakelijk maken in het kader van een goede ruimtelijke ordening om ook 1 inpassingsplan te laten vaststellen. Te meer omdat tussen beide integrale projecten een omvangrijk gebied ligt waar afgezien van de snelfietsroute Waalwijk-Den Bosch, geen geplande ontwikkelingen behorende bij het project GOL zijn gelegen. Onderzocht is of er van een inhoudelijk samenhang sprake is tussen beide PIP's (o.a. als het gaat om effecten van de GOL maatregelen) waardoor samenvoeging tot 1 PIP noodzakelijk is. Deze blijkt er niet te zijn. Er is wel 1 MER opgesteld om het totaal aan effecten in beeld te brengen en omdat het 1 integrale gebiedsontwikkeling is. Het proces is zodanig voorspoedig doorlopen, dat er geen vertragingen zijn ontstaan in de beide integrale projecten. De beide PIP's zullen nu dan ook tijdens dezelfde vergadering van Provinciale Staten naar verwachting worden vastgesteld.
17.a.	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Plangebied PIP moet vergroot worden met diverse gebieden en straten waar maatregelen nodig zijn om infrastructuur of leef-omgeving aan te passen aan hier door GOL optredende effecten. Voorbeelden zijn: 1. Het gebied in Vlijmen-Oost waar randweg Vlijmen-Oostgaat aansluiten op de Vijhoevenlaan. 2. De kernen van Waalwijk en Drunen waar verkeersstromen ingrijpend gaan wijzigen. 3. Diverse wegen in het buitengebied (bijv. Overlaatweg/Drunenseweg, Elshoutseweg, Kanaalweg, Bellaard). Dit overzicht is niet limitatief. Deze problematiek speelt door vrijwel het gehele gebied.
		Antwoord	Er zijn geen redenen om het plangebied uit te breiden. Alle GOL maatregelen zijn mogelijk gemaakt in de inpassingsplannen. De effecten van de GOL maatregelen buiten het plangebied zijn in beeld gebracht. De gemeenten Heusden en Waalwijk hebben beslissingen genomen om in sommige gevallen extra maatregelen te nemen buiten het plangebied ten gunste van het woon- en leefklimaat, ter verbetering van de verkeersveiligheid, etc. Gelden zijn daarvoor gereserveerd.
17.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167,	Zienswijze	Er komen op de kaarten dubbelbestemmingen voor. Ook zijn vlakken ruim begrensd, vooral voor de bestemming Verkeer. Dit biedt veel vrijheid ten aanzien van de daadwerkelijke invulling van de maatregelen. Daarmee is onzeker wat er daadwerkelijk

	178, 190, 195, 196, 203, 221		gerealiseerd gaat worden en welke waarden gerespecteerd gaan worden. Gevraagd wordt om de begrenzing van de bestemming Verkeer te beperken tot de strikt noodzakelijke oppervlakken/gebieden.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema over de begrenzing van de bestemming Verkeer.
17.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De geluidsschade in PIP GOL Oost wordt gecompenseerd in PIP GOL West. Deze is daarmee niet goed geborgd, omdat het volstrekt onduidelijk is of (en hoe en wanneer) de beide plannen gerealiseerd gaan worden.
		Antwoord	Naar aanleiding van deze zienswijze is bekeken of de compensatie vanwege maatregelen GOL Oost ook in het plangebied GOL Oost kan plaatsvinden. Dit is mogelijk binnen nog niet gerealiseerde delen van het natuurnetwerk (EVZ). Het aangepaste rapport over de compensatie natuur is bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd (bijlage V van bijlage 16 Natuur)

17.d	23	Zienswijze	Indiener heeft gronden gelegen tussen de Engelseweg, Molenhoek en de Gemeint, waar hij en zijn kinderen hobbymatig dieren houden. Dit is mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan 'Heusden Buitengebied', zoals vastgesteld op 18 december 2012 inclusief artikel 46 van de derde herziening daarvan, zoals vastgesteld op 29 september 2016. In het PIP krijgen deze gronden de bestemming 'Groen' en 'Natuur'. Binnen deze bestemmingen wordt het hobbymatig houden van dieren niet (expliciet) bij recht toegestaan. Indiener vraagt om het hobbymatig houden van dieren op zijn gronden bij recht mogelijk te maken, zodat hierover geen discussie ontstaat. De oorspronkelijke bestemming 'Agrarisch' is ook prima.
		Antwoord	In het kader van de benodigde grondverwerving lopen momenteel gesprekken met indiener. Daarbij is conform zijn reactie zelfrealisatie nadrukkelijk inzet van het gesprek. De gronden hebben de bestemming Water en Natuur. De bestemming Water is van belang in verband met de noodzaak van de aanleg van een A-watgang. Eén van de doeleinden van de bestemming Natuur is het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden. Hobbymatig houden van dieren kan hierbinnen goed passen. Besloten is daarom om de bestemmingen ter plaatse niet te wijzigen.
17.e	26, 27, 28, 30, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 48, 49, 53, 61, 72, 74, 76, 79, 81, 84,	Zienswijze	Belangrijke delen van het gebied vallen buiten de begrenzing van de PIP's. Hierdoor zijn effecten niet in beeld gebracht en ontbreken maatregelen die noodzakelijk zijn.

	85, 86, 87, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 122, 124, 125, 126, 129, 130, 132, 133, 140, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 154, 157, 159, 160, 162, 163, 164, 170, 184, 185, 191, 193, 199, 209, 211, 212, 213		Het PIP is gesplitst in een westelijk en oostelijk deel. De maatregelen in beide gebieden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, zowel fysiek-ruimtelijk als in doelstelling en effecten. Daarom is separate besluitvorming over beide gebieden ongewenst en zelfs onacceptabel.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 17.a (begrenzing PIP) en naar het kopje algemeen bij dit thema (het in procedure brengen van 2 inpassingsplannen).
17.f	174	Zienswijze	Op de verbeelding zijn geen maatregelen voor het verminderen van sluipverkeer weergegeven. Het is wenselijk een fysieke beperkende of afsluitende maatregel op de plankaart op te nemen om de gewenste afsluiting ook daadwerkelijk te bewerkstelligen.
		Antwoord	De GOL is gericht op het creëren van een dergelijke verkeersstructuur, dat sluipverkeer (zoeken naar kortere route) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Sluipverkeer ontstaat als het verkeer niet goed en veilig kan doorstromen. Hier is bij de planvorming uitgebreid naar gekeken. En zowel doorstroming als verkeersveiligheid is overal aanvaardbaar (al of niet na het toepassen van aanvullende maatregelen). Mochten in de toekomst maatregelen noodzakelijk zijn dan kunnen de gemeentes daartoe een verkeersbesluit nemen.
17.g	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Gezien de grote samenhang tussen de PIP's GOL west en GOL Oost is een afzonderlijke besluitvorming van beide plannen niet mogelijk en niet acceptabel. Onduidelijk is waarom de plannen voor de GOL op te knippen.

			Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema.
--	--	--	---

Conclusie

De zienswijzen geven aanleiding tot het wijzigen van de toelichtingen van beide inpassingsplannen en bijlage V van het achtergrondrapport Natuur (bijlage 16 van beide inpassingsplannen). De teksten over de compensatie van Natuur zijn gewijzigd. De compensatie van Natuur in het plangebied GOL Oost zal ook in dit plangebied plaatsvinden. De compensatie van Natuur vanwege de GOL maatregelen in PIP GOL West vinden plaats in dat inpassingsplan.

Voor het overige geven de zienswijzen geen aanleiding tot wijziging van beide ontwerp inpassingsplannen.

18			Thema 18: Gevolgde procedure
		Algemeen	<u>(Gecoördineerde) planprocedure</u> Voor de aanleg en instandhouding van de GOL maatregelen is het vaststellen van een inpassingsplan noodzakelijk. Daarnaast zijn ook diverse vergunningen (zogenaamde uitvoeringsbesluiten) nodig van gemeenten en waterschappen. Daarom wordt gebruik gemaakt van de coördinatieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening. De coördinatieregeling voorziet in het stroomlijnen van de procedures voor de uitvoeringsbesluiten waardoor verschillende vergunningen, gelijktijdig en gebundeld met het PIP in procedure gaan. Hiermee ontstaat een voor inwoners eenvoudige en transparantere procedure met een kortere doorlooptijd. De gecoördineerde uitvoeringsbesluiten volgen dezelfde procedure als het PIP met inspraak op de ontwerpbesluiten en daarna beroep tegen de definitieve besluiten bij de Raad van State. Zowel de besluitprocedure als de beroepsprocedure verlopen dus gecoördineerd. In hoofdstuk 10 van de toelichting van het inpassingsplan is aangegeven hoe het planproces is verlopen. De wettelijk geldende procedure voor het inpassingsplan (met MER) en de uitvoeringsbesluiten is gevolgd. Daarnaast is de 'omgeving' in de voorbereidingsfase uitgebreid betrokken, omdat Provinciale Staten (en alle GOL partners) het betrekken van de omgeving hoog in het vaandel hebben staan. Getracht is om draagvlak te krijgen voor de GOL. Helaas is dit niet altijd gelukt. Enkele belanghebbenden en enkele belangengroeperingen blijven van mening dat uiteindelijk onvoldoende rekening is gehouden met hun belangen. Het is aan Provinciale Staten om alle belangen integraal af te wegen in de besluitvorming. Provinciale Staten zijn zich bewust dat individuele en andere belangen worden geraakt en hebben deze zoveel als redelijkerwijs mogelijk ontzien. Uit de onderzoeken die ten

			grondslag liggen aan het inpassingsplan is echter niet gebleken dat individuele en andere belangen zodanig worden geschaad dat niet in redelijkheid tot de realisatie van de GOL conform de VKA's zoals opgenomen in het inpassingsplan kan worden besloten. Provinciale Staten betreuren het dat er indieners zijn, die ondanks alle communicatie, zich niet gehoord voelen door de provincie. <u>Bekendmaking en toegang tot de stukken</u> De bekendmaking van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan en de uitvoeringsbesluiten fase 1 en fase 2 en de informatie waar de betreffende stukken waren te vinden, is voorafgaand bekend gemaakt, via een kennisgeving in de Staatscourant, bekendmaking op overheid.nl en in het Brabants Dagblad. In de week daarna zijn betrokkenen via een mededeling in de lokale kranten nog gewezen op deze officiële bekendmaking, terwijl tegelijkertijd de inloopavond is aangekondigd. De stukken hebben gedurende de wet voorgeschreven (en daarmee reëel te beschouwen) termijn van 6 weken in ontwerp ter inzage gelegen. De wet schrijft daarnaast voor dat de stukken in papieren vorm op tenminste één locatie beschikbaar worden gesteld. Vanwege het regionale karakter van het project is besloten om de stukken op drie locaties ter inzage te leggen (bij de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Waalwijk en Heusden). De hoeveelheid aan stukken is omvangrijk, dat is inherent aan de omvang van het project en de eisen om het proces zorgvuldig te doorlopen. Daarom zijn via de projectsite de stukken van het concept ontwerp inpassingsplan, zoals dat is vastgesteld voor het vooroverleg met de gemeenten en waterschappen, beschikbaar gesteld, inclusief de daarbij horende bijlagen en MER. Op die manier hebben betrokkenen al vanaf april 2017 kennis kunnen nemen van de stukken. Op basis van dat concept ontwerp Inpassingsplan is op de hierboven beschreven wijze het ontwerp inpassingsplan bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Op de website van de provincie zijn alle stukken digitaal raadpleegbaar gemaakt op een overzichtelijke wijze. De ontwerp inpassingsplannen (inclusief MER en alle bijlagen) zijn ook op de website www.ruimtelijkeplannen.nl digitaal te raadplegen. Van het MER is tevens een samenvatting beschikbaar waarin de belangrijkste conclusies van de milieuonderzoeken beknopt zijn weergegeven. Daarnaast is er een informatieavond georganiseerd om omwonenden te informeren, wegwijs te maken door de stukken en eventuele vragen te beantwoorden. Op deze avonden waren medewerkers van de provincie, gemeenten en Waterschap aanwezig.
--	--	--	--

			<u>Grote hoeveelheid stukken</u> Om de plannen te doorgronden is het noodzakelijk om een groot aantal documenten te lezen. Helaas is dit bij een groot project als de GOL niet te voorkomen. Maar het is ook noodzakelijk om aan te kunnen tonen dat aan alle wettelijke eisen wordt voldaan. Om betrokkenen hierin te faciliteren zijn zoals eerder gezegd de concept ontwerp stukken via de projectsite beschikbaar gesteld. Daarmee zijn de stukken van het ontwerp inpassingsplan niet meer geheel nieuw. <u>Rol van de Stuurgroep</u> In alle stukken wordt vaak gerefereerd naar de Stuurgroep GOL, die bestaat uit de portefeuillehouders van de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch en het Waterschap Aa en Maas. De Stuurgroep had een belangrijke functie in het hele planproces. In de toelichting van de beide PIP's staat hierover het volgende: 'De stuurgroep GOL heeft tijdens het gehele traject een belangrijke besluitvormende rol. De stuurgroep neemt bestuurlijke besluiten'. Dit is puur formeel echter niet juist. De Stuurgroep heeft steeds bestuurlijk/politiek richting gegeven aan het proces van de GOL in aanloop naar besluitvorming door het bevoegde orgaan. Zij deed alle voorbereidingen die nodig waren voor officiële besluitvorming: uiteindelijk het vaststellen van het (ontwerp) PIP door Gedeputeerde Staten. De toelichting van het PIP is hier ook op aangepast. Er wordt niet meer gesproken van een besluitvormende rol van de Stuurgroep, maar van een adviserende en voorbereidende rol richting de besluitvorming door de bevoegde organen. <u>Overleg omgeving</u> Naast het bestuurlijke proces, is het omgevingsproces bij deze integrale opgave net zo belangrijk. Vooruitlopend op de geest van de nieuwe Omgevingswet heeft GOL gedurende de gehele voorbereiding gewerkt in een open en toegankelijk planproces. Met vele betrokkenen, belangenorganisaties en inwoners is de afgelopen jaren stap voor stap gewerkt aan het PIP dat er nu ligt. Vanaf de start van het project is een Adviesgroep actief geweest met daarin 20 organisaties die diverse belangen in het gebied vertegenwoordigen. Zij hebben steeds input geleverd in het proces. De wensen, die zijn benoemd, zijn zoveel mogelijk in de plannen verwerkt. Aanvullend is ook direct met betrokkenen in het gebied gesproken. In schetssessies, inloopavonden, sessies over geluidsmaatregelen, specifieke issues voor een straat of woning etc. Door deze contacten is een compleet
--	--	--	---

			beeld van de belangen, wensen en overwegingen ontstaan. Juist deze inbreng is meegenomen en heeft tot aanpassing van de plannen geleid, zoals de verlegde toe- en afrit in Nieuwkuijk in plaats van de in eerste instantie gekozen turbo rotonde. Alle input is gewogen om tot het voorliggende plan te komen. Gezien de reacties uit de zienswijzen, hebben betrokkenen in dit proces evenals de samenwerkende partners kunnen ervaren dat er vele invalshoeken, meningen en verwachtingen zijn over de beste oplossing voor de geconstateerde problemen. Het is niet mogelijk alle individuele wensen te honoreren, wel is het gelukt de plannen steeds beter en completer te maken, binnen de bij de start van het proces vastgestelde (financiële) kaders.
18.a	113, 141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 166, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Alle relevante stukken (ontwerp besluiten en vergunningen) zijn niet deugdelijk ter visie gelegd. Het was niet duidelijk wat er ter visie ligt en waar bewoners het kunnen vinden. Bewoners die niet geabonneerd zijn op de nieuwsbrief moesten zelf hun weg vinden naar de juiste documenten. Dit blijkt een onbegonnen zaak aangezien de website www.oostelijkelangstraat.nl ook meerdere, oude versies van documenten bevat. Daarnaast is de locatie van de juiste documenten niet vindbaar en logisch. Deze website is tijdens een informatieavond gecommuniceerd als de belangrijkste informatiebron. In de Staatscourant staat dat genoemde besluiten en vergunningen, die gecoördineerd met de ontwerp PIP's zullen worden genomen op www.ruimtelijkeplannen.nl worden geplaatst. De stukken zijn niet op de website aangetroffen. Deze zijn daarom niet, althans niet op een deugdelijke wijze ter visie gelegd. Hiervan is op 4 december 2017 melding gemaakt aan de provincie. De provincie heeft verwezen naar site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl. Echter deze site wordt niet genoemd in de publicatie in de Staatscourant, zodat zij voor belanghebbenden niet te achterhalen is. Er is vervolgens wel een lijst met uitvoeringsbesluiten aangetroffen, maar de meeste daarvan waren niet te openen en de besluiten waren niet in te zien. Op de site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl staat al minimaal sinds 8 december 2017 vermeld dat er op de plannen geen reactie (meer) mogelijk is. Een samenhangende beoordeling van de plannen en de effecten is hierdoor bemoeilijkt. Verzocht wordt opnieuw alle relevante stukken ter inzage te leggen en ten minste een nieuwe termijn van 6 weken te gunnen waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend. De belangen van belanghebbenden zijn nu ontoelaatbaar geschaad.
		Antwoord	De stukken van de beide inpassingsplannen, inclusief bijlagen en MER waren zoals wettelijk verplicht beschikbaar via de landelijke site ruimtelijkeplannen.nl. Dezelfde stukken waren ook beschikbaar via ruimtelijkeplannen.brabant.nl. De stukken met betrekking tot de uitvoeringsbesluiten konden niet geplaatst worden op de landelijke site, omdat deze daarvoor geen

			ruimte biedt. Zij waren wel via de versie van brabant.nl beschikbaar. Dat stond in de advertentie vermeld. Gedurende de inzage periode is een enkele melding ontvangen dat de stukken niet bereikbaar waren. Wij hebben daarop direct actie ondernomen. Bij ieder melding is diverse keren op meerdere PC's ook buiten het provinciehuis en internetproviders geprobeerd de stukken te benaderen. Wij hebben daarbij geen problemen geconstateerd. Het zijn wel grote bestanden. Mogelijk dat de door indiener gehanteerde browser de omvang van de bestanden niet aankon. De stukken waren bovendien op 3 locaties in het gebied ook fysiek op papier in te zien. Aangeboden is mensen te helpen bij het digitaal bereikbaar krijgen van stukken, mocht dat op hun eigen PC niet lukken. Daar is geen gebruik van gemaakt. Slechts 1 keer is de melding ontvangen dat het inspraakformulier niet bereikbaar was, dat is direct gecorrigeerd. Naar de mening van Provinciale Staten zijn de stukken daarmee goed toegankelijk geweest en is voldaan aan de wettelijke vereisten.
18.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	In de voorlichting en inspraak is steeds met een zeer versnipperde aanpak gewerkt, waarin bewoners alleen op losse planonderdelen in inrichtingsmaatregelen konden reageren. Discussies over de totale opzet van het plan zijn categorisch door de betrokken medewerkers en bestuurders afgehouden.
		Antwoord	Provinciale Staten herkennen zich hierin niet. Door de provincie is in gehele traject ingezet op een goede dialoog met de omgeving. De plannen zijn altijd integraal beschikbaar gesteld. Daar waar eerst een aparte bespreking nodig van een specifiek onderwerp, zoals bv. geluid, is dat later weer integraal toegevoegd aan de plannen. Betrokkenen hebben steeds de mogelijkheid gehad te reageren op de specifieke besproken onderwerpen en het integrale plan.
18.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Het vroegtijdig vaststellen van een bestuursovereenkomst (BOK) en samenwerkingsovereenkomst (SOK) over de GOL tussen betrokken partijen heeft geleid tot: 1. Belemmering van een zorgvuldig planproces (vooraf zijn de plannen en het budget vastgelegd). 2. Beperkte handelingsvrijheid van deelnemers. 3. Commitment aan afspraken, die achteraf niet bleken te voldoen aan de verwachtingen. 4. Onevenredige vertegenwoordiging van bepaalde groepen en belangen en uitsluiten van anderen. Bewoners waren – en zijn – niet rechtstreeks vertegenwoordigd.

			5. Een besluitvorming in de Stuurgroep, die zich voltrekt buiten het zicht van direct controlerende democratische organen zoals gemeenteraden en Provinciale Staten. Hun rol is in het formele traject, maar die is beperkt als er op bestuurlijk niveau al 'zaken' zijn gedaan. Planrealisatie is al gestart voordat het PIP in procedure is gebracht (brug over Drongelens Kanaal, Ei van Drunen, Mobiliteitsplan Waalwijk). Daardoor is een fait accompli ontstaan, die de bewegingsvrijheid voor een goede integrale afweging heeft beperkt.
		Antwoord	Provinciale Staten delen deze mening niet. De BOK is het startpunt geweest om daadwerkelijk planvorming op te pakken, dat kan niet eerder dan nadat alle betrokken partijen zich hieraan hebben gecommitteerd. De Stuurgroep heeft daarna steeds de functie gehad van adviesorgaan aan het bevoegd gezag en voorbereiding van besluitvorming. Het naar voren halen van het Ei van Drunen was een wens van Rijkswaterstaat vanwege de onveilige afrit Elshout. De brug over het Drongelens Kanaal is ook onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat uitgevoerd. De oude brug was aan het einde van zijn levensduur en aan vervanging toe.
18.d	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Op 9 november 2017 is er een adviesaanvraag gedaan bij de Commissie m.e.r. Op de site van de Commissie staat dat er nu gewerkt wordt aan het opstellen van het advies. De ontwerp-pip's liggen nu dus zonder dit essentieel document ter inzage. Indiener kan nu het oordeel van de Commissie m.e.r. niet in hun zienswijzen meenemen. Dit geldt ook voor de provincie zelf. Hier is sprake van een onzorgvuldige voorbereiding en een ondeugdelijke procedure. Vaststelling is nu in redelijkheid niet mogelijk.
		Antwoord	Er is geen wettelijke verplichting dat het advies van de Commissie m.e.r. bij de ontwerp PIP's ter inzage moeten liggen. Integendeel: voor het advies van de Commissie m.e.r. wenst deze Commissie juist te beschikken over de zienswijzen om zo een goed een advies te kunnen uitbrengen.
18.e	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Mocht de zienswijze al niet aanleiding zijn de plannen niet vast te stellen dan verzoekt indiener de plannen opnieuw 6 weken ter visie te leggen en opnieuw de gelegenheid te bieden zienswijzen in te dienen. Mocht provincie hier geen aanleiding toe zien dan verzoekt indiener een ruime extra termijn van 6 weken te bieden om deze zienswijzen nader aan te vullen en/of toe te lichten. Zij wijzen in dit verband op het grote aantal stukken dat ter inzage ligt alsmede op het feit, dat stukken in de ontwerpfasen niet, althans ondeugdelijk, ter inzage hebben gelegen.
		Antwoord	Provinciale Staten zijn van mening dat de stukken op een juiste wijze ter inzage hebben gelegen. Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema en de beantwoording bij 18.a.

18.f	18, 71	Zienswijze	Indieners zijn teleurgesteld over de rol van de gemeenteraad van Heusden: met name de coalitiepartijen, die té passief en té volgend zijn, met uitzondering van wellicht DMP. De regie was in handen van wethouder Van der Poel in plaats van de raad hetgeen strijdig is met het dualisme.
		Antwoord	Nadat de gemeenteraad in 2013 unaniem heeft ingestemd met de Bestuursovereenkomst GOL, hebben alle partijen het daarna doorlopen proces kritisch gevolgd. Zij zijn op vele momenten op de hoogte gebracht, hebben zich laten informeren op de inwonersavonden en hebben de verantwoordelijk wethouder kritisch bevraagd. Vervolgens heeft de raad op twee momenten met ruime meerderheid ingestemd met de voorgestelde lijn. Op 6 december 2016 heeft de raad, in een speciaal ingelaste raadsvergadering, de wethouder "de opdracht gegeven om namens de gemeenteraad een aantal standpunten in te brengen en te verdedigen in de Stuurgroepvergadering van 9 december". In haar vergadering van 16 mei 2017 heeft de raad geconstateerd dat deze standpunten naar tevredenheid zijn overgenomen in het concept van het ontwerp PIP (inclusief de voorgestelde mitigerende maatregelen voor geluid, natuur en landschap) en besluit, wederom met ruime meerderheid, hiermee in te stemmen. Niet omdat men passief en volgend is, maar omdat men actief en zelfstandig tot de conclusie komt dat de gekozen oplossingen het beste het algemeen belang van de inwoners van Heusden dienen.
18.g	18, 71	Zienswijze	Er is grote teleurstelling over hoe in de afgelopen jaren, maar ook daarvoor, is omgegaan met talloze ingediende alternatieven. Opmerkingen zijn nooit met 'open mind' ontvangen of behandeld. Onderzoek naar de gevolgen op het onderliggend wegennet en eventuele maatregelen heeft een gigantische tijd geduurd met als resultaat de Verdilaan éénrichtingsverkeer, de Vijfhoevenlaan geluidsarm asfalt en dat er onderzoek moet plaatsvinden naar de problemen op de Kennedybrug en in de Catharinastraat.
		Antwoord	Provinciale Staten zijn van mening dat de besluitvorming inzake de alternatieven op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij de thema's 2A en 2E.
18.h	155, 156, 183, 186, 187, 188, 194	Zienswijze	Hoewel er vele informatiebijeenkomsten zijn georganiseerd door GOL blijkt uit de reacties van bewoners dat zij op lokaal niveau geen idee hebben wat er in hun directe omgeving gaat veranderen en wat de gevolgen zijn voor hun directe woon- en leefomgeving.
		Antwoord	In de voorbereiding van de plannen is veelvuldig overleg met de omgeving geweest. Zie hiervoor het kopje algemeen.
18.i	59	Zienswijze	Het moet indiener van het hart dat de onbegrijpelijke planningsschema's en de waaier van los duinzand- rapporten over al dan niet relevante onderwerpen de burger in verwarring brengen en ook de planmakers zelf.

		Antwoord	De beide inpassingsplannen kennen vele bijlagen. Om de plannen te doorgronden is het noodzakelijk om een groot aantal documenten te lezen. Helaas is dit bij een groot project als de GOL niet te voorkomen. Maar het is ook noodzakelijk om aan te kunnen tonen dat aan alle wettelijke eisen wordt voldaan.
18.j	6	Zienswijze	De periode van 6 weken ter indiening van zienswijzen is wel erg kort om inhoudelijk op alle punten van de PIP's een bezwaar te kunnen maken.
		Antwoord	Provinciale Staten zijn van mening dat de stukken op een juiste wijze ter inzage hebben gelegen. Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema.
18.k	23	Zienswijze	Indiener wil graag – als het ontwerp ongewijzigd wordt vastgesteld – nader overleggen over de afspraken, die tussen hem en de gemeente Heusden zijn gemaakt in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan 'Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost' met NRD, zoals dat in 2013 in procedure is gebracht door de gemeente en in 2014 is stop gezet.
		Antwoord	Er zal aan dit verzoek gehoor worden gegeven. Overleg is mogelijk.
18.l	25, 37	Zienswijze	Indiener wijst op de basisprincipes van de nieuwe Omgevingswet met participatie en transparantie als belangrijke thema's. Vanuit deze wet staat dialoog centraal en niet de hoeveelheid aan overleg, zoals aangegeven wordt in documentnummer GS 4251312/ PS4271083: "Er is veel en breed overleg geweest over het voorontwerp". Indiener vindt het jammer te moeten constateren, dat niet is gekozen voor dialoog met de omgeving, die dagelijks met de nieuwe herinrichting geconfronteerd zal worden. De provincie is niet transparant geweest. Ook nu nog blijft er onduidelijkheid over telkens weer veranderende plannen. Dit geeft rechtsonzekerheid. Inspraak bestond vooral uit zenden en was eenrichtingsverkeer. Er werd niet naar elkaar geluisterd en men stond niet open voor onze suggesties. Het was geen wederzijds proces. Alle perspectieven zijn niet gewisseld, waardoor geen begrip is ontstaan. Een gemiste kans om burger en overheid dichterbij elkaar te brengen. Indiener vindt het vervelend dat door deze werkwijze hij nu gedwongen wordt een zienswijze in te dienen.
		Antwoord	Provinciale Staten zijn van mening dat de besluitvorming inzake het PIP op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij dit thema.
18.m	25	Zienswijze	De herstructurering van de Wolput is een gemeentelijke aangelegenheid en onderdeel van de Structuurvisie Heusden. Is het zuiver dat de provincie de bevoegdheden van de gemeente heeft overgenomen? Het is oneigenlijk dat de Wolput nu onder de noemer van de GOL is opgenomen zonder dat daar argumenten voor zijn.

		Antwoord	De beoogde afsluiting van aansluiting 44 heeft effecten voor de Wolput. Bovendien maakt een fietsroute tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk deel uit van het GOL project. Die fietsroute loopt ook over de Wolput heen. Daarom is de Wolput als onderdeel van de GOL opgenomen in het PIP.
18.n	25, 37	Zienswijze	Het proces aangaande de (noodzaak) van de aankoop van gronden was verwarrend. Er is uiteindelijk een VO ontvangen. Op de informatieavond is aangegeven dat er niet meer duidelijkheid zal worden gegeven over het wegontwerp met het argument, dat gedurende het verdere proces er nog wijzigingen kunnen volgen (aanbesteding, aannemer). De ontwerpen (DO) worden niet ter beschikking gesteld. Dit bevreemdt indiener. De belangen van de aannemer wordt gesteld boven die van de inwoners. De rechtszekerheid voor indiener is hiermee onvoldoende. Indiener voelt zich niet serieus genomen. Indiener constateert dat zonder toestemming op 29 november 2017 op zijn grondgebied is geweest om paaltjes in zijn tuin te slaan. Na lang aandringen heeft indiener tekeningen ontvangen. Echter dit zijn niet de beelden van tijdens de informatieavond. Het lijkt alsof er informatie wordt achtergehouden. Ook staat zijn woning er niet op. Is dit een bewuste keuze geweest?
		Antwoord	Indieners zijn woonachtig aan de Wolput. Inderdaad is het proces hier niet vlekkeloos verlopen. Daarvoor worden excuses aangeboden. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn er zodanige wijzigingen in het ontwerp aangebracht dat er geen gronden van indieners behoeven te worden aangekocht.
18.o	25	Zienswijze	Indiener vraagt op welke termijn hij een reactie ontvangt en wat de verdere procedure is.
		Antwoord	De nota van beantwoording wordt beschikbaar gesteld, nadat Gedeputeerde Staten deze hebben vastgesteld (mei 2018).
18.p	54	Zienswijze	Laat omwonenden daadwerkelijk mee ontwerpen hoe hun directe woonomgeving eruit komt te zien door de GOL. Neem bewoners en hun leefomgeving serieus.
		Antwoord	Er is door de provincie ingezet op een open en transparant omgevingsproces. Verder wordt verwezen naar het kopje algemeen bij dit thema.
18.q	88, 92	Zienswijze	Het bevreemdt indiener, dat de kennisgeving van terinzagelegging van het PIP GOL Oost voor het eerst is gedaan op 8 november 2017 (Heusden Nu & morgen), terwijl de inzage is gestart op 4 november 2017. Publicatie dient bestuursrechtelijk vooraf te gaan aan de daadwerkelijke periode van terinzagelegging. Ook de informatieavond op 13 november 2017 is gehouden na de start van de terinzagelegging. De termijn voor het indienen van een zienswijze wordt aldus verkort tot minder dan 6 weken. Op de genoemde informatiebijeenkomst zijn ondanks uitdrukkelijk verzoek van indiener, geen kopieën verstrekt van de stukken, maar werd verwezen naar de publicatie via de landelijke website. Dit was hiervoor een uitgelezen mogelijkheid, zodat

			indiener had kunnen vaststellen in welke mate de plannen zijn belangen raken. Ook is aangegeven dat geen verdere plannen vrijgegeven zouden worden. De informatieverstrekking over het PIP is niet open en transparant. Ten slotte heeft indiener bezwaar tegen de mogelijkheid dat de voorliggende plannen nog op detail gewijzigd kunnen worden. Het beoordelen van de plannen in relatie tot zijn belangen is echter alleen mogelijk indien volledige duidelijkheid over de plannen bestaat.
		Antwoord	Het klopt dat de publicatie in het huis-aan-huis blad is gedaan op 8 november 2017, na de start van de terinzagetermijn op 4 november. Dat was echter een mededeling om betrokkenen te wijzen op de officiële bekendmaking in de Staatscourant etc. Volgens artikel 3.8 lid 1 onder 1 Wro aanhef is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Awb van toepassing. Artikel 3.8 Wro maakt onderdeel uit van afdeling 3.2 Wro. Conform artikel 3.26 lid 2 Wro is afdeling 3.2 Wro van overeenkomstige toepassing als het gaat om een inpassingsplan. Voor bestemmingsplan dient 'inpassingsplan' gelezen worden. In artikel 3:12 Awb, staat dat "voorafgaand aan de terinzagelegging het bestuursorgaan in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze kennisgeeft van het ontwerp". Uit deze bepaling blijkt dat het geen wettelijke plicht is om een kennisgeving op te nemen in een huis-aan-huis blad. Er heeft op tijd een publicatie plaatsgevonden in de Staatscourant. Daarmee is er dus geen strijd met de wet en was er geen reden het plan opnieuw ter inzage te leggen (zie ook uitspraak van Raad van State van 7 februari 2018, 201700251/1/R2). Het houden van een informatieavond is nergens verplicht gesteld. Desondanks is besloten een dergelijke bijeenkomst te houden aan het begin van de ter inzage termijn om eenieder te kunnen informeren over de inhoud van het plan. Wat betreft de flexibiliteit in de bestemmingen wordt verwezen naar het kopje algemeen aan het begin van thema 17.
18.r	135	Zienswijze	Indiener behoudt zich het recht voor om de zienswijze nader feitelijk te onderbouwen met o.a. een verkeers- en milieukundig rapport. De zienswijzentermijn is te kort om dergelijke rapporten te kunnen aanleveren.
			Voor kennisgeving aangenomen
18.s	205	Zienswijze	Niet alle ontwerpbesluitvorming is te vinden op www.ruimtelijkeplannen.nl. In ieder geval het besluit tot onttrekking van op- en afritten is niet te vinden (indiener verwijst naar printscreens in bijlage). De voorlichting omtrent de terinzagelegging is niet correct. De voorbereidingsprocedure voldoet hiermee niet aan de zorgvuldigheidseisen. Ook met een 'gerichte zoekactie' op Google was het besluit niet te vinden. Indieners zijn hierdoor concreet en aantoonbaar benadeeld. De ontwerpbesluitvorming dient daarom nogmaals, correct, ter inzage te worden gelegd.

			Indiener stelt voorts, dat GS niet bevoegd is om het PIP vast te stellen, omdat een provinciaal belang ontbreekt. Het PIP omvat namelijk aanzienlijke stukken grond waarop zich rijkswegen bevinden. Dit betreft evident een nationaal belang. Ten slotte ontbreekt volgens indiener de benodigde samenhangende besluitvorming. Indien er sprake is van samenhangende ontwikkelingen, dient er één cluster samenhangende en op elkaar aansluitende besluitvorming te worden genomen. Aldus dient één bestemmings-/inpassingsplan te worden vastgesteld waarin alles in samenhang is geregeld, of ten minste een bundel van samenhangende/afgestemde bestemmingsplannen. Thans is er geen duidelijkheid of zekerheid omtrent de samenhangende ontwikkelingen.
		Antwoord	Provinciale Staten zijn van mening dat de stukken op een juiste wijze ter inzage hebben gelegen. Verwezen wordt naar het kopje algemeen van dit thema en de reactie bij 18a Niet duidelijk is waarom rijkswegen niet in een PIP zouden kunnen worden opgenomen. De eigendom situatie is niet bepalend voor de vraag of er al of niet sprake is van een provinciaal belang.
18.t	221	Zienswijze	In de bekendmaking wordt gesproken van de ontwerpbesluiten van de GOL fase 2. Er is echter geen sprake van een gefaseerde gebiedsontwikkeling. De PIP's zijn integraal en samen met de ontwerpbesluiten in november 2017 ter inzage gelegd. Onduidelijk is waarom er sprake is van een fase 1 en een fase 2.
		Antwoord	Zoals in de bekendmaking is aangegeven ziet de fasering op de coördinatie van de uitvoeringsbesluiten. Het gaat dus niet om een gefaseerde aanpak van de uitvoering van het project GOL. De inpassingsplannen hebben van 4 november 2017 tot en met 15 december 2017 in ontwerp ter inzage gelegen inclusief MER en diverse ontwerp-uitvoeringsbesluiten. Dit betrof fase 1. Om de gebiedsontwikkeling uit te kunnen voeren, was er daarnaast nog een tweetal uitvoeringsbesluiten nodig die in fase 2 ter inzage zijn gelegd van 17 maart 2018 tot en met 20 april 2018. Voor de definitieve besluitvorming en aansluitende beroepsprocedure lopen de twee fasen weer gelijk op.
18.u	222	Zienswijze	Indiener sommeert Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant ervoor te zorgen dat alle gemandateerde ambtenaren binnen de provincie Noord-Brabant die zich bezighouden met de plannen voor de GOL op de hoogte worden gebracht van de wettelijke woon- en vestigingsadressen van bepaalde (rechts)personen.
		Antwoord	Hiervan is kennisgenomen.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn tekstuele aanpassingen doorgevoerd in de toelichting van beide bestemmingsplannen over de rol van de Stuurgroep GOL tijdens het planproces van beide inpassingsplannen (o.a. in paragraaf 1.4 en 10.2).

De zienswijzen geven voor het overige geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

19			Thema 19: Planschade en nadeelcompensatie
		Algemeen	Bij de voorbereiding van het PIP is onderzocht is in hoeverre bedrijven en particulieren schade ondervinden ten gevolge van het PIP. Met de uitkomsten van het onderzoek is rekening gehouden bij de budgettering van de GOL. Voor belanghebbenden die van mening zijn dat er sprake is van waardevermindering van onroerende zaken, bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan na vaststelling van de PIP's worden ingediend. De eigenaren/exploitanten van de gronden, die voor de uitvoering van de GOL plannen benodigd zijn, zijn c.q. worden door de provincie benaderd. Het streven van de provincie is om door middel van kavelruil de grondsituatie van de agrarische bedrijven verder te optimaliseren, waardoor de effecten van GOL worden gecompenseerd. Financiële nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van schadeloosstelling op basis van de onteigeningswet. Met reclamant worden onderhandelingen gevoerd over grondaankoop met bijbehorende schadevergoeding volgens deze uitgangspunten.
19.a	4	Zienswijze	Er ontstaat waardedaling van het perceel van indiener (Overstortweg 18) omdat het kleiner wordt. Er zijn geen mogelijkheden meer om te beregenen vanuit de sloot. Daarnaast is er sprake van privacy verlies vanwege inkijk in de achtertuin, geluidsoverlast indien er geen geluidscherm komt en verwachte criminaliteit.
		Antwoord	Een gedeelte van de eigendommen van reclamant is benodigd voor de uitvoering van GOL, te weten de aanleg van de nieuwe weg in de Baardwijkse Overlaat. De benodigde gronden zullen worden aangekocht. Nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van de (plan)schade op basis van art. 6.1 Wro, indien reclamant van mening is dat er waardedaling van diens woning of percelen ontstaat vanwege privacy, overlast, e.d. Zie verder ook de reactie op zienswijze 12.h

19.b	22	Zienswijze	Indiener wil geen financiële en /of economische nadelen ondervinden. Hij heeft agrarische gronden in de Baardwijkse Overlaat.
		Antwoord	Een gedeelte van de eigendommen van reclamant is benodigd voor de uitvoering van GOL, te weten de aanleg van de nieuwe aansluiting 40. De benodigde gronden zullen worden aangekocht. De provincie gaat het middel van kavelruil inzetten om de grondsituatie van de agrarische bedrijven verder te optimaliseren, waardoor de effecten van GOL worden gecompenseerd. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de mogelijkheden voor bijvoorbeeld beweiding van gronden. Financiële nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van de afspraken of, wanneer dat aan de orde is, in het kader van schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet.
19.c	97	Zienswijze	Door de plannen verwacht indiener (die een bedrijf heeft aan de Overstortweg 7 te Drunen) met zijn bedrijfsactiviteiten in grote problemen te komen en zal aanzienlijke schade ontstaan. Indiener wil graag weten wanneer hij een standpunt kan verwachten inzage de schades van de provincie en van wie.
		Antwoord	Met indiener worden momenteel onderhandelingen gevoerd over grondaankoop met bijbehorende schadevergoeding. Financiële nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van de afspraken of, wanneer dat aan de orde is, in het kader van schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet.
19.d	168, 218	Zienswijze	GOL heeft negatieve gevolgen voor het bedrijf (een melkveehouderij heeft aan de Zeedijk 2 te Elshout) vanwege omrij-schade. Ook in de privé situatie. Met de personenauto zal moeten worden omgereden om het centrum van Waalwijk en Drunen te bereiken.
		Antwoord	Indiener heeft een melkveehouderij aan de Zeedijk 2 te Elshout. Met indiener worden momenteel onderhandelingen gevoerd over grondaankoop met bijbehorende schadevergoeding. Financiële nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van de afspraken of, wanneer dat aan de orde is, in het kader van schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet.
19.e	177	Zienswijze	Indiener verwacht aanzienlijke omzetschade te lijden ten gevolge van het PIP. Een groot deel van de omzet van diens tankstation aan de Laageindse Stoep 5 te Waalwijk komt van inwoners van Waalwijk, die het tankstation passeren voordat men de A59 op rijdt. Na uitvoering van het PIP zal dit verkeer niet meer langs het tankstation komen. In het PIP is aangegeven dat onderzocht is in hoeverre bedrijven en particulieren schade ondervinden door de uitvoering van het PIP en dat op voorhand geen situaties bekend zijn waarbij sprake is van onevenredige schade, die aanleiding kan zijn om de vaststelling van het PIP te heroverwegen. Indiener heeft het onderzoek opgevraagd met een verzoek op basis van de Wob.

		Antwoord	Bij de voorbereiding van het PIP is onderzocht is in hoeverre dit bedrijf schade ondervindt ten gevolge van het PIP. Met de uitkomsten van het onderzoek is rekening gehouden bij de budgettering van de GOL. Voor belanghebbenden die van mening zijn dat er sprake is van waardevermindering van onroerende zaken, bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan na vaststelling van de PIP's worden ingediend.
19.f	207	Zienswijze	Het bedrijf van indiener aan de Zeedijk 4 lijdt, zowel wanneer de tunnel nabij aansluiting 40 geheel voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten als wanneer deze voor doorgaand verkeer wordt afgesloten, een enorme financiële strop vanwege verminderde bereikbaarheid dan wel omzetsdaling. In het eerste geval wordt het bedrijf onbereikbaar en in het tweede geval, zal de winkel veel minder klanten krijgen, omdat deze ca. 3 kilometer moeten omrijden. Daarnaast ligt een waardedaling voor de hand, wanneer indiener wordt beperkt m.b.t. het bemesten en spuiten door de aanleg van een ecologische/natuurlijke zone op/nabij diens bedrijf. Is daarmee rekening gehouden bij de totstandkoming van het besluit?
		Antwoord	Met indiener worden momenteel onderhandelingen gevoerd over grondaankoop met bijbehorende schadevergoeding. Financiële nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van de afspraken of, wanneer dat aan de orde is, in het kader van schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet.
19.g	3, 75, 219	Zienswijze	Indiener zou een aantal parkeerplaatsen in moeten leveren waardoor zijn pand minder aantrekkelijk wordt voor eventuele verkoop en er dus planschade ontstaat. Indiener citeert daarbij uit het bestemmingsplan Bedrijventerrein Nassaulaan. Indiener wenst gecompenseerd te worden voor de schade ten gevolge van het uitvoeren van de GOL (aanleg parallelstructuur, geluidschermen en snelfietsroute) voor diens eigendom Industriestraat 1/1A te Vlijmen vanwege de volgende punten: pand niet meer zichtbaar vanaf de A59; verlies privacy; verlies parkeerplaatsen op gemeenteground; geluidoverschrijding. Vanwege deze aspecten vermindert de waarde van het object. Indiener verwijst daarbij tevens naar bijlage 7, waarin volgens indiener is aangegeven dat de grond ter plaatse van de parkeerplaatsen (eigendom gemeente) wordt gecompenseerd alsof het eigendom van indiener is. Indiener stelt een totale compensatieregeling voor de genoemde factoren voor en heeft adviesbureau Gloudemans ingeschakeld. Indiener geeft aan bereid te zijn om tot een totale oplossing te komen.
		Antwoord	Financiële nadelen als gevolg van grondaankoop of onteigening zullen onderdeel zijn van schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet. Daarnaast bestaat er na vaststelling van het PIP de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van de (plan)schade op basis van art. 6.1 Wro, wanneer reclamant van mening is dat er sprake is van waardevermindering door privacyverlies, vermindering van zichtbaarheid of overlast. Niet uitgesloten is dat er planschade kan optreden ten gevolge van de aanleg van de beoogde parallelstructuur met bijbehorende voorzieningen. Mede omdat binnen de vigerende

			verkeersbestemming de aanleg van een wegen, inclusief onder meer fietspaden en geluidwerende voorzieningen, nabij de eigendommen van reclamant reeds mogelijk maakt, zal er geen sprake zijn van onevenredig nadeel voor reclamant.
19.h	11	Zienswijze	De waarde van het huis zal dalen (De Gemeint 1) en de mogelijkheden van bedrijfsontwikkelingen worden beperkt, zoals de start van een bed en breakfast. Deze wordt minder aantrekkelijk en daarmee ook minder inkomsten.
		Antwoord	Niet uitgesloten is dat er sprake is van planschade voor objecten, die in de nabijheid van de nieuwe randweg Vlijmen liggen, waaronder de woning van reclamant. Voor reclamant bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van diens planschade op basis van art. 6.1 Wro. Van onevenredig nadelige gevolgen voor reclamant is geen sprake.
19.i	135	Zienswijze	Indiener is eigenaar van diverse percelen aan de Parallelweg Oost te Vlijmen. Deze worden door de op de tekeningen zichtbare geluidwal aan het zicht onttrokken. Indiener wil dat de geluidwal op hetzelfde punt eindigt als de oude geluidwal, dan wel dat de geluidwal doorzichtig wordt uitgevoerd met het oog op de zichtbaarheid vanaf de A59. Wanneer dit niet gebeurt, lijdt indiener financiële schade.
		Antwoord	Over de exacte vormgeving van de geluidswerende voorzieningen zal nog overleg gevoerd worden met belanghebbenden. Voor reclamant bestaat de mogelijkheid om na vaststelling van het PIP een tegemoetkoming van de (plan)schade op basis van art. 6.1 Wro te verkrijgen, wanneer reclamant van mening is dat er sprake is van waardevermindering door vermindering van zichtbaarheid. Niet uitgesloten is dat er planschade kan optreden ten gevolge van de aanleg van de beoogde parallelstructuur met bijbehorende voorzieningen. Mede omdat binnen de vigerende verkeersbestemming de aanleg van wegen, inclusief onder meer fietspaden, nabij de eigendommen van reclamant reeds mogelijk maakt, zal er geen sprake zijn van onevenredig nadeel voor reclamant
19.j	160	Zienswijze	Directe gevolgen voor bewoners Gemeint 3 en stichting zorgboerderij de Locatie aan de Gemeint 3 zijn: 1. Waardevermindering panden 2. Minder mogelijkheden voor en stagnatie van Bedrijfsontwikkelingen cq vernietiging goodwill. Dit geldt in meer of mindere mate voor alle bedrijfsonderdelen (zie www.delocatie.nl)
		Antwoord	Niet uitgesloten is dat er sprake is van planschade voor objecten, die in de nabijheid van de nieuwe randweg Vlijmen liggen, waaronder de zorgboerderij en bedrijfswoning van reclamant. Voor reclamant bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van diens planschade op basis van art. 6.1 Wro. Van onevenredig nadelige gevolgen voor reclamant is geen sprake.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

20			Thema 20: Eigendom
		Algemeen	Het is op diverse plaatsen voor de realisatie van de GOL maatregelen noodzakelijk om gronden te verwerven. Daarbij is getracht om dit tot een minimum te beperken. Via het middel van kavelruil zal worden getracht om de voor de GOL benodigde agrarische gronden op basis van vrijwilligheid te verwerven en te komen tot optimalisatie van de gronden voor de betrokken bedrijven. Het kavelruiltraject en de gesprekken met eigenaren zijn reeds opgestart, ruimschoots voor de vaststelling van de inpassingsplannen. In een later stadium kan, indien de onderhandelingen niet tot resultaat hebben geleid, in concrete gevallen tot onteigening van de benodigde gronden worden overgegaan. Voor de schade die ontstaat door de onteigening van gronden wordt een schadeloosstelling verstrekt op basis van de Onteigeningswet. De verwerving of onteigening van gronden voor een project en de hoogte van de daarbij behorende aankoop prijs of vergoeding staat in beginsel niet in de ruimtelijke ordeningsprocedure ter beoordeling (zie bijvoorbeeld ABRvS 17 oktober 2012, zaaknr. 201204708/1/R4), Verder staat het ontbreken van overeenstemming over de verkoop van de gronden aan de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan niet in de weg, omdat deze gronden in beginsel kunnen worden onteigend ten behoeve van de realisatie van de GOL (vergelijk ABRvS 31 mei 2017, nr. 201609480/1/R6). Provinciale Staten zijn dat ook van plan dit te doen mocht dit nodig zijn en hebben daarvoor gelden ter beschikking gesteld.
20.a	22	Zienswijze	Indiener kan geen landbouwgrond missen. Op een deel van zijn gronden is een ecologische verbindingzone gepland. Het is indiener niet duidelijk of deze gronden aangekocht gaan worden of dat alleen de agrarische bestemming wordt gewijzigd. Hij wenst geen wijziging van de bestemming op zijn gronden en wil gronden ook niet verkopen. Hij zoekt naar uitbreiding en extra grond in verband met de wet- en regelgeving m.b.t. fosfaatrechtenstelsel om minimaal dezelfde aantal stuks melkvee te mogen houden. Bij uitvoering van de plannen verzoekt indiener het plan zodanig te wijzigen dat geen van de eigendomsperecelen worden geraakt.
		Antwoord	Een deel van de GOL maatregelen wordt binnen de eigendommen van reclamant gerealiseerd. Dit is noodzakelijk om de GOL maatregelen, zowel op het gebied van infrastructuur als met het oog op het realiseren van de EVZ (weg nemen barrièrewerking A59). Het is daarom niet mogelijk om het verzoek van reclamant in te willigen. Het is de inzet dat de beoogde Natuurbestemming wordt gerealiseerd door middel van grondaankoop en inrichting, dan wel door zelfrealisatie door de eigenaar. De betreffende gronden van reclamant zullen gezien diens standpunt worden verworven. De provincie streeft er daarbij

			naar om via kavelruil de verkaveling van agrarische bedrijven zoals dat van reclamant, verder te optimaliseren. De provincie streeft er tevens naar om overeenstemming te bereiken over een aanvaardbare oplossing, waarbij het bedrijf van reclamant kan blijven functioneren, ook met het oog op de nieuwe wet- en regelgeving. Eventuele nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen onderdeel zijn van schadeloosstelling op basis van de tot stand te brengen afspraken of in het kader van de Onteigeningswet.
20.b	169	Zienswijze	Indiener exploiteert een grondgebonden veehouderijbedrijf aan de Eindstraat te Drunen. In het kader van GOL zijn gronden van dit perceel benodigd, die bij indiener in eigendom en pacht zijn. Zowel qua omvang als qua ligging heeft indiener de gronden nodig voor het uitoefenen van zijn jongveeopfokbedrijf. Aan diens belang wordt geheel voorbijgegaan. Bij een dergelijk bedrijf moet sprake zijn van beweiding, waarvoor nu minder ruimte ontstaat. Ook voor bemesting geldt dit. Daarnaast ontstaan er 'restsnippers' gronden, waar agrarisch grondgebruik onrendabel of onmogelijk wordt. Binnen een straal van 15 kilometer tot de bedrijfslocatie moeten voldoende gronden beschikbaar zijn voor bemesting (regeling BZV in de Verordening ruimte); dit is essentieel voor het voortbestaan van het bedrijf. De bedrijfslocatie is gezien de woonomgeving echter verre van ideaal. Aan indiener is het voorstel gedaan om 4 ha eigendom en 4 ha pacht (vanwege natuurcompensatie nabij nieuwe aansluiting 40) in te leveren en elders gecompenseerd te krijgen. De compensatie elders is echter niet gunstig. Mede gezien de noodzaak van de grond voor zijn bedrijfsvoering wenst indiener hieraan in principe niet mee te werken. Indiener doet een voorstel om het bedrijf te verplaatsen naar de locatie Polderweg 3, waar hij woont. Bestemmingsplantechnisch is zijn bedrijf hier mogelijk en aan de BZV kan worden voldaan. Binnen 15 kilometer rondom deze locatie zijn gronden beschikbaar voor kavelruil. De geboden compensatiegrond (8 ha) kan voor andere agrariërs worden ingezet. Deze oplossing levert meerdere voordelen op. Indiener verzoekt om dit voorstel te onderzoeken.
		Antwoord	De provincie streeft ernaar om overeenstemming te bereiken over een aanvaardbare oplossing bij het inzetten van het middel van kavelruil en grondverwerving en heeft daarom in een vroegtijdig stadium een voorstel gedaan aan indiener. De door indiener voorgestelde oplossingsrichting is op voorhand niet irreëel en wordt daarom nader onderzocht. De verwachting is dat overeenstemming met indiener kan worden bereikt. Wanneer dit onverhoopt niet het geval blijkt te zijn, zal worden overgegaan tot grondverwerving op basis van de Onteigeningswet. Eventuele nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen in dat geval onderdeel zijn van schadeloosstelling op basis van de tot stand te brengen afspraken of in het kader van de Onteigeningswet. Nogmaals wordt benadrukt, dat de provincie dit wil voorkomen.

20.c	168, 218	Zienswijze	Indiener heeft al eerder aangegeven dat als het bedrijf Zeedijk 2 te Elshout op onteigeningsbasis wordt verplaatst of uitgekocht er meer dan 37 ha in of rondom het plangebied beschikbaar komt als compensatie voor andere grondeigenaren, die gronden moeten inleveren of natuurcompensatie. Door het inzetten van deze cultuurgronden is de uitkoop van indiener financieel niet onevenredig bezwarend voor de GOL, terwijl de inbreuk op het eigendom en het daarmee blokkeren van het duurzaam voortbestaan van het onderhavige melkveebedrijf wel onevenredig bezwarend is voor indiener. Als indiener wordt uitgekocht kan de maatregel, die voortvloeit uit de GOL (zie toelichting paragraaf 1.3) gericht op landbouwstructuurversterking door herverkaveling en het uitrusten van gronden voor natuur en infrastructuurmaatregelen, beter vorm gegeven worden. Verzocht wordt daarom voorafgaand aan het vaststellen van de ontwerpbesluiten het bedrijf aan te kopen op basis van onteigening.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie bij zienswijze 13a.
20.d	38	Zienswijze	Met de gemeente Heusden zijn sinds 2002 afspraken gemaakt over de grens van zijn perceel ten behoeve van een bushalte en niet ten behoeve van een fietspad. Indiener maakt bezwaar tegen de aankoop van zijn grond.
		Antwoord	Aankoop van de gronden blijkt niet meer noodzakelijk te zijn.
20.d	75	Zienswijze	Indiener kan niet instemmen met de onteigening van een deel van diens perceel Industriestraat 1/1A te Vlijmen, omdat dit de verkoopbaarheid bemoeilijkt.
		Antwoord	Zie de reactie op zienswijze 19.g
20.e	88, 92	Zienswijze	Indiener is eigenaar van twee percelen ten noorden van de Wolput te Vlijmen, waarvan een gedeelte benodigd is voor de uitvoering van de GOL. Indiener wenst de gronden slechts te verkopen indien daarvoor in het algemeen belang een noodzaak bestaat. Dit is volgens indiener niet het geval. Hij verzoekt om de aangedragen alternatieven eerst nader te onderzoeken.
		Antwoord	De door indiener bedoelde gronden, waren volgens het oorspronkelijke ontwerp benodigd voor het verleggen van de huidige watergang ten noorden van de Wolput. Het ontwerp is mede naar aanleiding van de zienswijze en in overleg met de gemeente en het Waterschap aangepast. Het benodigde (extra) ruimtebeslag voor het tweebaans fietspad wordt ingevuld door de bestaande watergang te dempen en te voorzien van een lange overmaatse duiker met mogelijkheden voor aansluiting van hemelwaterafvoersystemen van de verharding. Met deze ontwerpaanpassing is er geen grondverwerving van aanliggende particuliere percelen benodigd en wordt een hydrologisch acceptabele oplossing bereikt. Hiermee wordt derhalve tegemoetgekomen aan de zienswijze.

20.f	31	Zienswijze	Indiener (zijnde gemachtigde van cliënt) doet het voorstel om over te gaan tot het uitruilen van een deel van zijn gronden aan de Biessertweg zodanig dat de betreffende randweg, dwarsweg en fietspad over de grond in eigendom van de gemeente Heusden komt te liggen, Dan kan de 1,98.00 ha grond van indiener aaneengesloten blijven en aan zijn perceel de bestemming recreatie toegekend worden. Indiener kan nadat de GOL plannen zijn uitgevoerd beginnen met het inrichten van betreffend nieuw terrein om daarop conform het beleid van de provincie de recreatieve waarde van het gebied te versterken in goede afstemming met de wensen van de provincie Noord-Brabant. Hierover wil indiener zo spoedig mogelijk met de provincie in overleg treden. In een reactie van de provincie op een reactiebrief van indiener op de NRD (onder punt 69) heeft de provincie aangegeven dat genoemd perceel van belang is voor de realisering van de plannen van de GOL en dat de provincie graag in constructief overleg blijft over dit perceel.
		Antwoord	Zoals onder het kopje 'algemeen' is toegelicht, streeft de Provincie ernaar om in overleg tot overeenstemming te komen met eigenaren, waarvan gronden benodigd zijn voor de realisatie van de GOL, zoals cliënt van indiener. Door middel van kavelruil streeft de provincie ernaar om tot optimalisatie van de gronden van bedrijven te komen door deze zoveel mogelijk aangesloten te houden. De provincie wenst graag met indiener over diens voorstel in overleg te treden. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze.
20.g	31, 215	Zienswijze	Gedeputeerde Staten worden verzocht te beslissen dat de minister van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties moet beslissen dat burgemeester en wethouders van Meijerijstad uitvoering moeten geven aan een vijftal stappen (zie zienswijze pag. 18 en 19), waaronder het afgeven van een permanent verblijfsdocument in België en de eigendomssituatie van het adres van 't Achterom 9-9A te Sint-Oedenrode te herstellen naar de situatie van voor 18 februari 2015 voor de gemachtigde van cliënt. Dan pas kan indiener als gemachtigde van cliënt optreden en in gesprek gaan met de provincie over de gewenste grondruil (zie ook zienswijze 20d). Zolang bovengenoemde stappen niet zijn genomen blijft zienswijze 20d van kracht en zal zo nodig hoger beroep worden ingesteld. In een aanvullende zienswijze is een verzoekschrift d.d. 22 januari 2018 opgenomen van indiener (zijnde gemachtigde van cliënt) gericht aan de burgemeester en wethouders van Meierijstad. Deze heeft betrekking op o.a. verschil van mening over het eigendom van een perceel met woning in Sint-Oedenrode.
		Antwoord	Niet in te zien valt, dat gemachtigde van indiener zonder inwilliging van het verzoek, nog daargelaten dat de provincie geen partij is bij een besluit omtrent het betreffende verzoek, de belangen van indiener niet afdoende zou kunnen behartigen. De zienswijze, noch het aanvullende verzoekschrift, zijn in het kader van de vaststelling van onderhavig inpassingsplan relevant. Het in de zienswijze beschreven belang van de gemachtigde betreft geen belang dat in de onderhavige procedure afgewogen dient te worden.

20.h	25, 37	Zienswijze	Indieners gaan niet akkoord met de geplande grondverwerving. Als vanuit GOL en gemeente het alleen maar nemen is en indiener alleen maar met de nadelen opgezegd wordt zit indiener niet te wachten om grond af te staan ten behoeve van het plan.
		Antwoord	De door indiener bedoelde gronden waren volgens het oorspronkelijke ontwerp benodigd voor het verleggen van de huidige watergang ten noorden van de Wolput. Het ontwerp is mede naar aanleiding van de zienswijze en in overleg met de gemeente en het Waterschap aangepast. Het benodigde (extra) ruimtebeslag voor het tweerichtingen fietspad wordt ingevuld door de bestaande watergang te dempen en te voorzien van een lange overmaatse duiker met mogelijkheden voor aansluiting van hemelwaterafvoersystemen van de verharding. Met deze ontwerpaanpassing is er geen grondverwerving van aanliggende particuliere percelen benodigd. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze.

Conclusie

De zienswijzen geven aanleiding tot het wijzigen van het inpassingsplan, te weten:

1. De planbegrenzing van het PIP GOL Oost ten noorden van de Wolput is aangepast. De kadastrale grenzen zijn gerespecteerd.

Voor het overige geven de zienswijzen geen aanleiding tot wijzigingen in het beide ontwerp inpassingsplannen.

21			Thema 21: Uitvoerbaarheid
21.a	177, 216	Zienswijze	Gezien de grote omvang van de schade, die indiener (betreft tankstation aan de Laageindse Stoep 5 te Waalwijk) lijdt vanwege het PIP, dient een gesprek tussen provincie en indiener over de afwikkeling van de schade plaats te vinden voordat het PIP wordt vastgesteld. Zonder een dergelijk gesprek, is de financiële uitvoerbaarheid niet gewaarborgd, is het PIP niet deugdelijk gemotiveerd en heeft er geen voldoende afweging van alle belangen plaatsgevonden. Indiener heeft diens zienswijze aangevuld bij brief van 28 februari 2018. In de nadere onderbouwing geeft indiener aan dat de te verwachten schade substantieel hoger zal uitkomen dan het in het onderzoek genoemde bedrag. De omvangrijke schade wordt niet in de toelichting vermeld en niet aangegeven is waarom deze niet onevenredig zou zijn. Indiener herhaalt het standpunt dat haar belangen onvoldoende meegewogen zijn, waardoor het inpassingsplan onzorgvuldig is voorbereid. Indiener wil graag met de provincie in gesprek gaan, voor vaststelling van het inpassingsplan.
		Antwoord	Bij de voorbereiding van het PIP is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd, waarin onderzocht is in hoeverre het bedrijf schade ondervindt ten gevolge van het PIP. Daarin is ook specifiek het potentiële nadeel in de vorm van omzetschade voor reclamant onderzocht. Dit onderzoek is inmiddels aan reclamant ter beschikking gesteld. Met de potentiële schade die als

			gevolg van het inpassingsplan voor reclamant ontstaat, is rekening gehouden bij de kostenraming van het project GOL. Hoewel er sprake is van een significant nadeel, doet dit geen afbreuk aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Dat de schade naar de inschatting van reclamant groter zal zijn doet daaraan niet af, omdat de in het onderzoek ingeschatte bedragen niet als vaststaand zijn beschouwd bij de financiële raming van het project. Voor reclamant bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van diens planschade op basis van art. 6.1 Wro of op basis van een verzoek tot nadeelcompensatie. Bij een dergelijk verzoek zal een nauwkeurig onderzoek naar de omvang van het nadeel worden verricht. De Provincie heeft inmiddels een gesprek gepland met indiener.
21.b	207	Zienswijze	Zolang er geen duidelijkheid is over de maatregelen om de continuïteit van het bedrijf van indiener aan de Zeedijk 4 te waarborgen, staat niet vast dat het plan financieel uitvoerbaar is. Indiener is benaderd voor een kavelruil, maar dit is niet concreet geworden, waardoor de fysieke en financiële consequenties niet duidelijk zijn. Een concrete oplossing is nog niet in zicht. De haalbaarheid staat daarmee niet vast en de conclusies in paragraaf 9.3 van de toelichting zijn voorbarig.
		Antwoord	Bij de voorbereiding van de inpassingsplannen GOL West en GOL Oost is nauwkeurig in beeld gebracht welke gronden voor de uitvoering van de GOL maatregelen benodigd zijn. Zoals in onderdeel 13, onder 'algemeen' nader is toegelicht, streeft de provincie ernaar om de betreffende gronden op vrijwillige basis door overeenstemming te verwerven. Slechts wanneer geen overeenstemming kan worden bereikt, zal worden overgegaan op een procedure op basis van de Onteigeningswet. Financiële nadelen als gevolg van grondaankoop/onteigening zullen worden gecompenseerd en onderdeel zijn van de schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet. De mogelijke financiële gevolgen van grondverwerving, al dan niet op basis van de Onteigeningswet, zijn vooraf in beeld gebracht en maken onderdeel uit van de totale kostenraming van de GOL. De financiële uitvoerbaarheid is daarmee voldoende gegarandeerd. Onduidelijkheid over de grondsituatie ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan, doet aan de (financiële) uitvoerbaarheid geen afbreuk.
21.c	205	Zienswijze	De vereiste integraliteit voor het project GOL, die door de provincie in de toelichting bij het PIP wordt erkend, ontbreekt omdat Rijkswaterstaat (geheel) en de gemeente 's-Hertogenbosch (gedeeltelijk) niet meedoen. Zonder deze partners is het project niet integraal en is het plan niet uitvoerbaar. Dit te minder omdat de A59 letterlijk de centrale as in het project is en de Minister/RWS hier exclusief over gaan maar RWS geen partij is, ook niet bij de samenwerkingsovereenkomst. Van akkoord van RWS is (indiener) niet gebleken. Dit is voor de aansluiting 44/45 wel benodigd. Daarbij merken indieners op dat onttrekking van de ene aansluiting (44) en geheel wijzigen van een andere (45) twee verschillende infrastructurele ingrepen zijn. RWS heeft zich in de besluitvorming rondom GOL teruggetrokken, omdat de A59 geen prioriteit heeft en niet voor 2028 op de rol

			zou staan. Het is nog onzeker wanneer en of dit daarna wordt aangepast. Dit betekent dat de planning (ruim) voorbij de planperiode van 10 jaar van het PIP reikt. Daarmee is niet aannemelijk dat het plan binnen de planperiode zal worden gerealiseerd c.q. uitvoerbaar is. Voor zover er wordt gespeculeerd op toekomstige ontwikkelingen, dan is dit te onzeker om de huidige besluitvorming op te kunnen baseren. Daarnaast valt met het (vooralsnog) terugtrekken van RWS een rijksbijdrage van 33 van de 100 miljoen euro van het project en is het plan daarmee ook financieel niet uitvoerbaar. Ook kan van de benodigde toestemming van de gemeente 's-Hertogenbosch, voor het gedeelte van de randweg Vlijmen Oost over het grondgebied van die gemeente, niet worden uitgegaan. Naar indiener begrijpt, doet de gemeente niet mee in het project, niettegenstaande de lijst op de projectwebsite. Er is ook niet gebleken van een besluit van de gemeente. De voorliggende besluitvorming zou daarmee onbevoegd en onhoudbaar zijn. Ten slotte voert indiener aan, dat de aanleg en reconstructie van de Vijfhoevenlaan niet uitvoerbaar is. Deze weg moet de ontsluiting voor Vlijmen-Oost worden. Voor de benodigde herprofilering/verbreding is een bestemmingsplanwijziging nodig. Hierin is in het PIP niet voorzien en ook anderszins ontbreekt benodigde besluitvorming of een principeverzoek. (Ook) om deze reden is het PIP niet uitvoerbaar.
		Antwoord	In de toelichting is terecht geconstateerd dat de GOL een integraal project betreft, waarin niet alleen de provincie maar ook diverse andere partijen betrokken zijn en betrokken dienen te worden om het project te kunnen laten slagen. Dit is vanaf het begin tot op heden het uitgangspunt geweest. Indieners geven aan dat van een akkoord van RWS niet is gebleken en RWS zich uit de besluitvorming heeft teruggetrokken. De provincie heeft RWS echter gedurende het gehele besluitvormingsproces nadrukkelijk bij de besluitvorming betrokken. RWS heeft daarbij aangegeven akkoord te zijn met de voorgenomen GOL plannen, waaronder de onttrekking van aansluiting 44 en wijziging van aansluiting 45. Dat verbetering van de A59 voor RWS voorlopig geen prioriteit heeft, doet daar niet aan af. De GOL maatregelen zijn in dit opzicht dan ook wel degelijk uitvoerbaar binnen de planperiode. Er is geen sprake van onduidelijke toekomstige ontwikkelingen, waarvan de realisatie afhankelijk is. De gemeente 's-Hertogenbosch is evenals RWS betrokken bij het gehele besluitvormingstraject. De gemeente is hierin partij geweest en heeft op alle documenten gereageerd, danwel kunnen reageren. De gemeente is ook nadrukkelijk akkoord met de GOL plannen. De door indieners ingebrachte opmerkingen zijn dan ook feitelijk onjuist. Er is ook geen sprake van onbevoegde besluitvorming.

			Ter plaatse van de Vijfhoevenlaan voorzien de GOL plannen in een reconstructie ten oosten van de Verdilaan / Biesheuvelaan. De gemeente Heusden zal te zijner tijd de Vijfhoevenlaan (in meer westelijke richting) reconstrueren afgestemd op de planontwikkeling van de Grassen en de GOL. Indien nodig zal hiervoor een aparte bestemmingsplanprocedure doorlopen worden.
--	--	--	---

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van beide ontwerp inpassingsplannen.

3. ZIENSWIJZEN UITVOERINGSBESLUITEN

Nr.	Indiener	Onderdeel	Onderwerp
1			1: Besluit hogere grenswaarde Wet geluidhinder
1.a	6	Zienswijze	Het vonnis van de Rechtbank Den Haag, zaaknummer C/09/532971 / KG ZA 17/644 d.d. 7 september 2017 geeft aan dat de overheid zich heeft te richten op het verbeteren van de leefomgeving van bewoners. Daarom kan er geen sprake zijn van het inzetten van hogere grenswaarden. Daarmee wordt de wet en genoemd vonnis overtreden.
		Antwoord	In genoemd vonnis gebiedt de voorzieningenrechter de Staat kortweg zo spoedig mogelijk te voldoen aan de Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. De Staat dient alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn te voldoen aan de grenswaarden voor NO2 en PM10. Het vonnis ziet niet op de geluidskwaliteit van de leefomgeving van bewoners zodat het besluit tot vaststelling van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting door wegverkeer als gevolg van de GOL daarmee niet in strijd is. Bovendien is het college van de gemeente Heusden op basis van artikel 110a Wet geluidhinder daartoe wettelijk bevoegd.
1.b	22	Zienswijze	Naar de mening van indiener is het ontwerpbesluit voor een hogere waarde als bedoeld in de Wgh onvoldoende onderbouwd omdat daarin niet is onderzocht welke geluidsbelasting er voor het binnenniveau in zijn woning zal ontstaan bij uitvoering van de GOL (zie ook H 3, T 12 onder I). Indiener verzoekt af te zien van het nemen van dit uitvoeringsbesluit, althans in ieder geval af te zien van de aanleg van de Randweg Vlijmen ter plaatse van zijn woning.
		Antwoord	In het geluidrapport van het PIP is de volgende tekst opgenomen: “Voor alle woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen waarvoor het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een onderzoek naar de geluidwerendheid van de gevel onderzocht te worden of deze woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen aan de wettelijke grenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen. De wettelijke grondslag hiervoor is terug te vinden in artikel 3.2 van het Bouwbesluit.”

			Indien ontheffing wordt verleend worden aanvullende eisen gesteld voor wat betreft de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de woningen (en andere geluidgevoelige gebouwen). In artikel 111 t/m 114 van de Wgh zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot deze binnenwaarden. Er geldt voor woningen in beginsel een maximale binnenwaarde van 33 dB, of 43 dB voor saneringswoningen. Voor de diverse ruimten in geluidgevoelige gebouwen zijn de te bereiken binnenwaarden opgenomen in het Besluit geluidhinder. Tevens stelt het Bouwbesluit eisen aan de minimale geluidwering van de externe scheidingsconstructies (gevels, dak ed.), waardoor het geluidniveau in de woning gewaarborgd wordt. Op basis van artikel 111b, tweede lid, van de Wet geluidhinder dienen maatregelen getroffen te worden om te bevorderen dat de maximale binnenwaarde van de woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld 33 dB bedraagt. De gemiddelde geluidwerende werking van gevels is 20 dB zodat bij de meeste woningen geen maatregelen getroffen hoeven worden. Voor het overige is het aannemelijk dat met het nemen van maatregelen een binnenwaarde van maximaal 33 dB zal kunnen worden gehaald zodat het besluit uitvoerbaar is. Er is derhalve geen reden om af te zien van het nemen van het besluit tot vaststelling van hogere waarden op basis van de Wet geluidhinder” Inmiddels zijn de bewoners, waaronder indiener, aangeschreven voor dit onderzoek. In een brief is aangekondigd dat de provincie graag een dergelijk onderzoek wil laten uitvoeren. Gevraagd wordt of de bewoners hieraan mee willen werken en - indien noodzakelijk - instemmen met maatregelen aan de woning om er voor zorg te dragen, dat de binnenwaarde niet meer bedraagt dan 33 dB. Eventuele kosten zijn voor rekening van de GOL en zijn ook meegenomen in de begroting.
1.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De stukken van de ontwerp vergunningen/ontheffingen /uitvoeringsbesluiten zijn niet te vinden op de sites. Hiervan is op 4 december melding gemaakt aan de provincie. Plannen zijn niet te vinden op worden niet geopend als deze worden geselecteerd om te openen. Op de site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl staat al minimaal sinds 8 december 2017 vermeld dat er op de plannen geen reactie (meer) mogelijk is. Een samenhangende beoordeling van de plannen en de effecten is hierdoor bemoeilijkt. Verzocht wordt opnieuw alle relevante stukken ter inzage te leggen en ten minste een nieuwe termijn van 6 weken te gunnen waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de beantwoording in hoofdstuk 2 bij het kopje algemeen bij thema 18 en zienswijze 18a.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van het ontwerp uitvoeringsbesluit.

2			2: Ontheffingen Wnb beschermde soorten
2.a	21	Zienswijze	Indiener wenst 1. geen versnippering en aantasting landschap Drunen – Waalwijk; 2. geen spaghettistructuur / labyrint; 3. geen nieuwe randweg door de BO; 4. kortere en rechtstreekse routes naar de hoofdstructuur. Indiener vraagt hoe wij onze bestaande flora en fauna het beste beschermen
		Antwoord	De ontheffing Wet natuurbescherming beschermde soorten ziet op het verlenen van ontheffing van een of meer van de verboden, bedoeld in de Wet natuurbescherming, ten aanzien van dieren of planten van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van de voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren van daarbij aangewezen soorten. De ontheffing ziet derhalve niet op mogelijke aantasting van het landschap Drunen – Waalwijk. Voor wat betreft het ontwerp van de infrastructuur zijn binnen het project GOL meerdere alternatieven uitgewerkt. Bij de uitwerking van de alternatieven is natuur meegenomen en afgewogen. Daarnaast worden binnen het project GOL ook verschillende natuurprojecten meegenomen. Er treden negatieve effecten op beschermde soorten op als gevolg van de aanleg van de oostelijke randweg Vlijmen. Deze randweg is onder andere noodzakelijk in het kader van de volksgezondheid en openbare veiligheid. Er gaat relatief veel doorgaand verkeer door de kern van Vlijmen. Hierdoor staat daar de leefomgevingskwaliteit onder druk door geluidbelasting en uitstoot van fijnstof. Door de aanleg van de oostelijke randweg Vlijmen gaat er minder verkeer door de woonkern. Ook is er sprake van verkeersonveiligheid vanwege onvolledige en onveilige aansluitingen op de A59 en zijn er knelpunten als het gaat om de doorstroming van het verkeer op de A59 zelf. Dit wordt middels de aanleg van de randweg opgelost. Middels de ontheffingaanvragen voor soorten als kamsalamder, poelkikker, buizerd en gewone en ruige dwergvleermuis is nader uitgewerkt wat de mogelijke effecten zijn als gevolg van het project en met welke maatregelen effecten op deze soorten worden geminimaliseerd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de beschermde van bijzondere soorten op basis van de Wet natuurbescherming.

2.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De stukken van de ontwerp vergunningen/ontheffingen /uitvoeringsbesluiten zijn niet te vinden op de sites. Hiervan is op 4 december melding gemaakt aan de provincie. Plannen zijn niet te vinden op worden niet geopend als deze worden geselecteerd om te openen. Op de site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl staat al minimaal sinds 8 december 2017 vermeld dat er op de plannen geen reactie (meer) mogelijk is. Een samenhangende beoordeling van de plannen en de effecten is hierdoor bemoeilijkt. Verzocht wordt opnieuw alle relevante stukken ter inzage te leggen en ten minste een nieuwe termijn van 6 weken te gunnen waarbin- nen zienswijzen kunnen worden ingediend.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij thema 18 en zienswijze 18a.
2.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Vanwege het ontbreken van de concept vergunningen/ontheffingen op grond van de Wet Natuurbescherming kan niet worden beoor- deeld of en zo ja voor welke soorten of gebieden ontheffing is verleend en/of aanvullende eisen zijn gesteld.
		Antwoord	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 2.a
2.d	220	Zienswijze	Het doel van GOL was dat door verbetering van de wegenstructuur binnen de gemeente Heusden de doorstroom op de A59 zou ver- beteren. Door het opheffen en verleggen van op- en afritten wordt de doorstroom echter niet of nauwelijks verbeterd, maar dit zal de leefbaarheid binnen de kernen wel ten nadele beïnvloeden. Er zal een toename zijn van het verkeer binnen de kernen. In de aanvraag wordt gesproken over de openbare veiligheid. Indiener ziet dat er in het plan geen apart fietspad opgenomen is op de Vijfhoevenlaan. Er zal hier zonder het fietspad een gevaarlijke situatie ontstaan voor de fietsers, te meer omdat er in de toekomst meer fietsers gebruik zullen gaan maken van deze weg. Het opnemen van een apart fietspad is noodzakelijk om de openbare veilig- heid in de toekomst te kunnen waarborgen. Er is voldoende ruimte voor een apart fietspad als de wadi's verder van de weg worden gerealiseerd. Tevens zal er meer aandacht moeten zijn voor fietsverkeer in de kern Vlijmen. Fietsers worden in deze plannen onvol- doende beschermd en dit zal door de toename van het verkeer noodzakelijk zijn.

			In de aanvraag staat dat er geen sprake is van een verslechtering van de instandhouding van de hoeveelheid vogels in het gebied. Door de toename van het verkeer met bijbehorende geluidsoverlast zal dit zeker invloed hebben op de hoeveelheid vogels in het gebied. Er worden onvoldoende maatregelen getroffen om dit te voorkomen. Tevens staat in de stukken vermeld dat de algemene broedvogels in het project door de voorgenomen werkzaamheden gestoord zullen worden. Er worden onvoldoende maatregelen getroffen om dit te voorkomen of tot een minimum te beperken. En er zijn geen maatregelen getroffen om na de werkzaamheden de vogels terug te laten keren. In de voorgelegde plannen is het kappen van bomen opgenomen. Door het kappen van de bomen zal het groen afnemen in de nabije omgeving en het groene imago schaden. In de plannen is niet duidelijk waar de planten herplant zullen worden.
		Antwoord	De ontheffing Wet natuurbescherming fase 2 ziet op het verlenen van ontheffing van een of meer van de verboden, bedoeld in de Wet natuurbescherming, ten aanzien van dieren of planten van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van de voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren van daarbij aangewezen soorten. De ontheffing heeft derhalve niet tot doel de druk van de leefomgevingskwaliteit te verminderen, maar wordt verleend in het kader van het wettelijk belang van de volksgezondheid en openbare veiligheid. Voor wat betreft de verbetering van de doorstroming en de gevolgen voor de leefbaarheid, wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2.f en naar het thema 12, onder het kopje algemeen. Wat betreft de verkeersveiligheid op wegen in Vlijmen wordt verwezen naar thema 10 algemeen, onder het kopje Gol Oost. De Vijfhoevenlaan is conform Duurzaam Veilig reeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. De maximumsnelheid wordt hier binnen de bebouwde kom 50 km/uur. De Vijfhoevenlaan wordt geasfalteerd (geluidsarm asphalt) waarbij markering wordt aangebracht die binnen de inrichtingseisen van een dergelijke weg past. Er is daar voldoende ruimte voor. Verdere detailoplossingen zullen in overeenstemming met de functie van de Vijfhoevenlaan mede in combinatie met de in ontwikkeling zijnde woningbouw De Grassen plaatsvinden. In het projectgebied broeden algemene soorten broedvogels. Om negatieve effecten op broedende vogels te voorkomen wordt vegetatie buiten het broedseizoen (15 maart – 15 juli) verwijderd. Indien vegetatie in het broedseizoen wordt verwijderd, wordt eerst door een ter zake kundige ecoloog gecontroleerd of broedende vogels aanwezig zijn. Na uitvoering van de mitigerende maatregelen zijn er geen effecten omdat er niet gewerkt wordt wanneer er vogels broeden.

			Een nieuwe randweg in dit landschap tast per definitie de landschappelijke waarden van het gebied aan. Met de verschillende infra-structurele opgaven in het de polders van Vlijmen, is echter ook hier gekeken naar een goede borging van de integrale ruimtelijke kwaliteit, waarbij landschap, ecologie, cultuurhistorie en de functionaliteit van de weg met elkaar in verband worden gebracht en zo-doende elkaar waar mogelijk versterken. Bij het bepalen van de locatie van de randweg is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behouden en verbeteren van de kwaliteit van het landschap en een mooie en functionele inpassing van de randweg. De ontwerp-uitgangspunten zijn: - Versterken van de kleinschaligheid in de Biessertpolder en de grootschaligheid in Polder van Bokhoven. - Beleving van en zichtlijnen naar de verschillende landschappen. - Vanaf de aansluiting zicht op de kerktoren van Vlijmen. - Rekening houden met overgang van binnendijks naar buitendijks. - De grasdijken van Molenhoek en Voordijk moeten zichtbaar blijven. - Een logisch verloop van de wegen. - Rekening houden met ontwikkelingen rond het Engelermeer. - Het doel van de weg moet beleefd kunnen worden: het dorp Vlijmen moet zichtbaar Het toekomstig landschap ziet er op hoofdlijnen als volgt uit: - Het kleinschalige binnendijkse landschap rond de kern Vlijmen met woonbebouwing en tuinbouw. - De open agrarische Polder van Bokhoven tussen Vlijmen en Haverleij. - Het kleinschalig landschap van het Engelermeer en de Biessertpolder met recreatie, natuurontwikkeling, landbouw en - Hoogwaterberging. - De klimaatbuffer die de open polder verbindt met het kleinschalige gebied. Bij de situering van de nieuwe randweg is gepoogd de aantasting van het landschap zo gering mogelijk te laten zijn door deze zo dicht mogelijk bij het Engelermeer te projecteren en zo goed mogelijk aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur. Dit is geborgd door de bestemming 'Verkeer'. Verder zal door aanleg van (nieuwe) bomenlanen bestaande lijnen worden hersteld en nieuwe lijnen worden toegevoegd aan het landschap. Herstel en aanleg van de nieuwe bomenlanen wordt geborgd in de regels van het PIP in artikel 5.3.3. Aantasting van de hoofdboomstructuur door het noord-zuid fietspad ter hoogte van aansluiting 43 wordt ook gemitigeerd door langs het fietspad bomen te planten. Herplant van bomen ter hoogte van de nieuwe parallelweg en de verlegde toe- en afrit is binnen GOL opgenomen.
--	--	--	--

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van de ontwerp uitvoeringsbesluiten.

3			
3: Vergunning Wnb bescherming Natura 2000			
3.a	21	Zienswijze	Indiener wenst geen spaghettistructuur / labyrint.
		Antwoord	Verwezen wordt naar hoofdstuk 2, onder het kopje algemeen bij thema 2.
3.b	23, 217	Zienswijze	Het is vooralsnog onduidelijk of de PAS voldoet aan de Europese Habitatrichtlijn. Hierdoor is het tevens onduidelijk of er een vergunning als bedoeld in de Wnb kan worden verleend ter bescherming van nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Volgens het achtergrond rapport Natuur is het project GOL als prioritair project opgenomen in de PAS. Er zijn over PAS prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. Dit is relevant voor indiener omdat zijn perceel nabij een Natura-2000 is gelegen en zijn perceel grenst aan een EVZ. Het is vooralsnog onduidelijk of de bedoelde vergunning verleend kan worden (zie ook H3 15c). Indiener verzoekt af te zien van het nemen van dit uitvoeringsbesluit, althans in ieder geval af te zien van de aanleg van de Randweg Vlijmen ter plaatse van zijn woning.
		Antwoord	Het is bekend dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) op 17 mei 2017 prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie heeft gesteld over de verenigbaarheid van de Nederlandse PAS-systematiek met art. 6 van de Europese Habitatrichtlijn (ECLI:NL:RVS:2017:1259). De Afdeling gaat er daarbij vanuit dat van onverenigbaarheid geen sprake zal zijn. Uit de verwijzingsuitspraak van de Afdeling volgt niet dat de conclusies van de gebiedsanalyses en de passende beoordeling op onvolledige of op onjuiste gegevens zijn gebaseerd. Dit betekent dat geen sprake is aantasting van de natuurlijke kenmerken van de aan de orde zijnde Natura 2000 gebieden. Evenmin heeft de Afdeling het noodzakelijk geacht voorlopige voorziening te treffen nu de geconstateerde gebreken kunnen worden gerepareerd waardoor geen sprake is van onomkeerbare gevolgen. Op grond van deze gegevens nopen de verwijzingsuitspraken niet tot de verzochte herroeping van besluiten op vergunningaanvragen.
3.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	Er is geen/ onvoldoende onderzoek gedaan naar overschrijding van Natura 2000-regels. Zo is er sprake van verhoogde – en mogelijk te hoge – NOx uitstoot door de plannen. Dit speelt ook op het wegennet net buiten het GOL gebied zoals de Overlaatweg. Omdat er een reëel alternatief is (verbeterde variant 72a) waarbij de verkeersbelasting van de Overlaatweg en daarmee de emissie op het Natura 2000 gebied Loonse en Drunense duinen lager is dan het VKA van de GOL kan de vergunning / ontheffing niet worden verleend. Dit geldt ook voor andere gebieden, zoals de Moerputten. In dit kader is ook onvoldoende onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de NOx uitstoot van het verkeer op de A59 terug te brengen. De A59 is de hoofdbron van NOx in het gebied. In een integrale gebiedsontwikkeling zou dit ook meegenomen moeten worden.

		Antwoord	In het Achtergrondrapport Natuur van het MER zijn voor de verschillende alternatieven en varianten de effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie. Het betreft de Natura 2000-gebieden: • Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. • Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. • Langstraat. Daarnaast is een Passende Beoordeling opgesteld om te toetsen of de GOL voldoet aan de Wet natuurbescherming ten aanzien van deze Natura 2000-gebieden. Daaruit blijkt dat er ten aanzien van de aangevraagde variant geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden optreden als gevolg van verstoring door geluid, trilling en licht, optische verstoring en verdroging. Uit de AERIUS-berekening (bijlage 1 vergunning Wet natuurbescherming) blijkt dat de totale emissie NOx als gevolg van de GOL afneemt en dat sprake is van een toename van stikstofdepositie. Hiervoor is ontwikkelingsruimte benodigd en toegekend. De ontwikkelingsruimte is uitgegeven op een drietal Natura 2000-gebieden. Binnen geen van deze gebieden is sprake van uitgifte van ontwikkelingsruimte boven de 60% (zie https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-meldingen/overzicht_benutting_or/). Daarnaast betreft de GOL een prioritair project waarvoor vooraf ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Op basis van de passende beoordeling die voor de PAS is opgesteld kan worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van de in het programma opgenomen Natura 2000-gebieden worden aangetast.
3.d	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De stukken van de ontwerp vergunningen/ontheffingen /uitvoeringsbesluiten zijn niet te vinden op de sites. Hiervan is op 4 december melding gemaakt aan de provincie. Plannen zijn niet te vinden op worden niet geopend als deze worden geselecteerd om te openen. Op de site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl staat al minimaal sinds 8 december 2017 vermeld dat er op de plannen geen reactie (meer) mogelijk is. Een samenhangende beoordeling van de plannen en de effecten is hierdoor bemoeilijkt. Verzocht wordt opnieuw alle relevante stukken ter inzage te leggen en ten minste een nieuwe termijn van 6 weken te gunnen waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij thema 18 en zienswijze 18a.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van het ontwerp uitvoeringsbesluit.

4			4: Ontheffingen op grond van de Wegenwet
4.a	21	Zienswijze	Indiener heeft de voorkeur voor GOL West variant 1, zienswijze 72A. Waarom wordt er niet naar de gewone burger geluisterd en worden plannen doorgedrukt?
		Antwoord	Verwezen wordt naar hoofdstuk 2, thema 18 onder het kopje algemeen
4.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De stukken van de ontwerp vergunningen/ontheffingen /uitvoeringsbesluiten zijn niet te vinden op de sites. Hiervan is op 4 december melding gemaakt aan de provincie. Plannen zijn niet te vinden op worden niet geopend als deze worden geselecteerd om te openen. Op de site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl staat al minimaal sinds 8 december 2017 vermeld dat er op de plannen geen reactie (meer) mogelijk is. Een samenhangende beoordeling van de plannen en de effecten is hierdoor bemoeilijkt. Verzocht wordt opnieuw alle relevante stukken ter inzage te leggen en ten minste een nieuwe termijn van 6 weken te gunnen waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend.
		Antwoord	Verwezen wordt naar hoofdstuk 2, het kopje algemeen bij thema 18 en zienswijze 18a.
4.c	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De afsluiting van de verschillende op- en afritten is vanuit verkeersveiligheid of bereikbaarheid niet noodzakelijk of zelfs ongewenst en leidt tot concentratie van verkeersstromen op een beperkt aantal punten. Gezien de hoge I/C waarde van de A59 leidt dit tot extra congestie (de restcapaciteit is onvoldoende om de grote aantallen verkeer op die plaatsen te kunnen verwerken). Maatregelen om deze locaties te verbeteren zijn niet opgenomen in de plannen.
		Antwoord	Verwezen wordt naar hoofdstuk 2, het kopje algemeen bij thema 1.
4.d	218	Zienswijze	De ontheffing fase 2 ziet toe op het onttrekken van aansluiting 39 Zuid A59 in het kader van de GOL. Met deze onttrekking is sprake van een volledige aansluiting 40 Drunen-West en een aanzienlijke intensivering van aansluiting 40. Ten gevolge van de afsluiting van de aansluiting 39 en intensivering aansluiting 40 ziet indiener zich geconfronteerd met een aantal negatieve gevolgen voor zowel de bedrijfsvoering als het woon- en leefklimaat op zijn locatie.
		Antwoord	Verwezen wordt naar thema 2A onder het kopje algemeen, thema 12, onder het kopje algemeen en de reacties op de zienswijzen 12p en 13a.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van het uitvoeringsbesluit.

5			5: Projectplan HoWaBo
5.a	21	Zienswijze	In verband met de verstelijking werd de BO door de provincie aangewezen als belangrijke groene buffer tussen de stedelijke ontwikkelingen van Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Waarom wordt er zo weinig rekening gehouden met landschaps- en ecologische verbindingzones?
		Antwoord	Het projectplan HoWaBo heeft geen betrekking op de Baardwijkse Overlaat.
5.b	141, 150, 151, 152, 153, 158, 161, 167, 178, 190, 195, 196, 203, 221	Zienswijze	De stukken van de ontwerp vergunningen/ontheffingen /uitvoeringsbesluiten zijn niet te vinden op de sites. Hiervan is op 4 december melding gemaakt aan de provincie. Plannen zijn niet te vinden op worden niet geopend als deze worden geselecteerd om te openen. Op de site www.ruimtelijkeplannen.brabant.nl staat al minimaal sinds 8 december 2017 vermeld dat er op de plannen geen reactie (meer) mogelijk is. Een samenhangende beoordeling van de plannen en de effecten is hierdoor bemoeilijkt. Verzocht wordt opnieuw alle relevante stukken ter inzage te leggen en ten minste een nieuwe termijn van 6 weken te gunnen waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het kopje algemeen bij thema 18 en zienswijze 18a.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van het uitvoeringsbesluit.

4. BRABANT ADVIES

Inleiding

De Provinciale Raad voor de Leefomgeving (PRL) heeft een wettelijke rol in het adviseren over MER-projecten in de provincie Noord-Brabant. In dat kader heeft de PRL op 21 februari 2018 advies uitgebracht over de inpassingsplannen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Dit zogenaamde Brabant Advies is als bijlage 2 gevoegd bij deze Nota van Beantwoording Zienswijzen. In de volgende paragraaf is het advies samengevat en van een reactie voorzien.

Samenvatting en reacties

Samenvatting

De Raad constateert dat tot nu toe de A59 buiten beeld blijft in de GOL plannen, terwijl hier in eerste instantie de oorzaak van de verkeersproblematiek ligt. Daarmee wordt wel de vraag opgeroepen of de oplossingen voldoende toekomstgericht zijn. De PRL adviseert de provincie om samen met haar partners te blijven optrekken richting het Rijk voor aandacht aan de A59.

Reactie:

Het GOL project treft maatregelen die positief zijn voor het onderliggend weggennet en de aansluitingen op de A59. Er is vanuit GOL de afgelopen jaren intensief contact geweest met het Rijk over de A59 zelf. Daaruit blijkt dat het rijk op dit moment geen prioriteit legt bij de A59, de minister ondersteunt onze plannen, maar ziet ondanks onze inspanningen op dat punt zelf geen aanleiding om maatregelen te treffen aan de A59 zelf. Uiteraard onderhouden we het contact en mochten inzichten in de toekomst veranderen, dan zullen wij zeker hierover het gesprek aangaan. Op dit moment is dit echter niet aan de orde. Echter daarnaast geldt dat altijd dat ook inspanningen nodig zouden zijn aan het lokale weggennet en de aansluitingen. De oplossingen van GOL zorgen ervoor dat lokaal het verkeer zich gaat verplaatsen naar wegen die daarvoor bedoeld zijn. Dit los je met alleen maatregelen op A59 niet op.

Ook wordt in de GOL ontwerpen ruimte gehouden voor inspanningen vanuit het Rijk. Zo wordt een eventuele toekomstige uitbreiding van 2 naar 3 rijstroken op de A59 niet onmogelijk gemaakt. Dit is gedaan door oude op- en afritten te amoveren, langere tunnelbakken en langere boogstralen te maken en ruimte tussen de A59 en de noordelijke parallelweg Waalwijk te creëren. Daarnaast houden de ontwerpen rekening met het feit dat de snelheid kan worden verhoogd naar 130 km/u. GOL investeert hiermee in toekomstbestendigheid van de A59.

Samenvatting

De PRL moedigt het College aan om gesprekken met partijen voort te zetten en elkaar - ook in deze laatste fase van planontwikkeling - uit te dagen. Er wordt geadviseerd de aanpak van de GOL te zien als een experiment in de geest van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie waarbij overheid, burgers en bedrijven gelijkwaardig(er) met elkaar optrekken.

Reactie

Met vele betrokkenen (overheden, volksvertegenwoordigers, belangenorganisaties, inwoners) is de afgelopen jaren stap voor stap gewerkt aan het PIP dat er nu ligt. De GOL heeft gedurende de gehele voorbereiding gewerkt in een open en toegankelijk planproces. Juist deze inbreng is meegenomen en heeft tot aanpassing van de plannen geleid, zoals de verlegde toe- en afrit in Nieuwkuijk in plaats van een turbo rotonde. Gezien de reacties uit zienswijzen, hebben betrokkenen in dit proces vast hetzelfde ervaren als de provincie, namelijk dat er vele invalshoeken, meningen en verwachtingen zijn over de beste oplossing voor de geconstateerde problemen. Er is naar onze mening de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in overleg, ook met inwoners, waarin vanuit de provincie zeker sprake is geweest van het zoeken van de dialoog. Op deze manier is in het proces alle relevante informatie beschikbaar gekomen. Daarbij zijn we altijd op zoek naar de beste oplossing binnen de kaders zoals die met alle betrokkenen zijn afgesproken en die ons door Provinciale Staten en gemeenteraden zijn meegegeven. Provinciale Staten beseffen dat in de plannen niet ieders wensen en voorkeuren een plaats hebben gekregen en gaan als provincie zorgvuldig met iedere inbreng. In dit complexe proces is na vaststelling van het ontwerp de belangenafweging met inachtneming van de ingekomen zienswijzen de volgende stap om te komen tot twee vastgestelde inpassingsplannen. Dit is een politieke verantwoordelijkheid. Waar nodig is daarbij overleg gevoerd met betrokken experts. Na besluitvorming door Provinciale Staten betrekken we uiteraard de omgeving bij de realisatie en verdere uitwerking van de besluiten.

Samenvatting

Het is te overwegen om de aandacht te verschuiven van het infrastructurele naar het managen van het verkeer (slimme mobiliteit, doorstroming) en de mobiliteit in bredere zin. Er wordt daarbij geadviseerd om te kijken naar de mogelijkheden van toepassing van intelligente transportsystemen (ITS) en naar de mogelijkheden van publiek-private samenwerking. De PRL adviseert het College te onderzoeken of GOL een specifieke casus kan worden in het bredere op innovaties gerichte mobiliteitsbeleid van de provincie.

Reactie:

Voor slimme mobiliteit en doorstroming is in het kader van GOL inmiddels een verkenning uitgevoerd naar mogelijke maatregelen. Uit deze verkenning blijkt dat de verkeersdoorstroming in het GOL-gebied potentie biedt voor slimme mobiliteitsoplossingen. Bij het uitwerken van toekomstige concrete maatregelen voor het GOL-gebied wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van het programma SmartwayZ.nl voor Zuid-Nederland.

Samenvatting

Er wordt geadviseerd om al het mogelijke te doen om de culturele-, landschappelijke-, recreatieve- en natuurfuncties van de Baardwijkse Overlaat te behouden en /of te versterken. Geadviseerd wordt om de aangedragen alternatieven verder te onderzoeken.

Reactie:

De plannen om nieuwe infrastructuur te realiseren in de Baardwijkse Overlaat leiden al geruime tijd tot gesprekken met de omgeving. De geboden alternatieven bieden op basis van zorgvuldig onderzoek geen zicht op een reëel en haalbaar alternatief voor onze plannen. In deze discussie is het van belang ook voor ogen te houden dat er in de Baardwijkse Overlaat meerdere aspecten spelen: nieuwe infrastructuur, de aanleg van een fietsbrug voor de snelfietsroute, de belangen van de natuur en cultuur. Als provincie dienen we al deze belangen met elkaar te wegen en niet ieder belang afzonderlijk. Waar mogelijk is uit de geboden alternatieven wel optimalisaties meegenomen voor de genoemde functies. Op dit moment is de Baardwijkse Overlaat een landbouwgebied. Er zijn uit de geboden alternatieven en gehouden sessies optimalisaties en verrijkingen meegenomen voor de genoemde functies. Met de GOL ontstaat de mogelijkheid dit gebied voor natuur/landschap en cultuurhistorie een impuls te geven. In het verleden zijn bijvoorbeeld de tuinbouwkassen geamoveerd in het kader van de GOL, op kosten van Waalwijk en Heusden. Zodat uiteindelijk een integrale ontwikkeling van het gebied ontstaat en het monotone karakter wordt omgezet in een gebied dat weer eer doet aan zijn verleden en ook zijn natuurverbindingsfunctie optimaal kan vervullen.

Samenvatting

Er wordt gevraagd welke onderzoeksmethode is gebruikt om te kunnen vaststellen dat extra groen, wandelroutes en fietspaden een beperkt totaal positief effect op gezondheid verwacht wordt. Een positief effect op gezondheid is niet automatisch te verwachten met de maatregelen. Er kan overwogen worden om via een expertsessie te bekijken hoe gezondheid van Brabanders mede door dit ruimtelijk project kan worden bevorderd en versterkt.

Reactie:

Het betrof een expert effect bepaling op basis van algemene (wetenschappelijke) inzichten vanuit de literatuur.

In het algemeen kan worden aangenomen dat extra groen, de betere beschikbaarheid van wandelroutes en fietspaden mensen meer uitnodigt naar buiten te gaan en hiervan gebruik te maken. Het gebied wordt beter bruikbaar voor recreatie en ontspanning, wat een positieve invloed heeft op het gezondheidsgevoel van mensen. De GOL is bedoeld om fysieke voorwaarden te creëren die mensen de mogelijkheid geeft meer te bewegen en recreëren. Via de brabant brede lopende programma's wordt dan weer ingezet om mensen ook daadwerkelijk op de fiets te krijgen.

De effectiviteit van de maatregelen voor gezondheid kan in een later fase nog worden vergroot. Bijvoorbeeld door de nieuwe wandel- en fietsroutes op te nemen in een routenetwerk. Of door informatieborden te plaatsen. Of door de nieuwe routes actief onder de aandacht van de bewoners te brengen. Ook kan worden overwogen om de bewoners te betrekken bij de detailinrichting van de nieuwe routes.

Verder leidt de snelfietsroute die GOL realiseert tot minder autoverkeer en dus tot minder geluidsoverlast en betere luchtkwaliteit.

Samenvatting

Het zou de moeite waard zijn om de plannen nog eens te toetsen aan de nieuwste inzichten en effecten van klimaatverandering en aandacht te geven aan de belangrijke rol van de bodem hierbij.

Reactie:

De wegen zijn zodanig aangelegd dat zij droog blijven ook in een toekomstig klimaatscenario. Daarmee zijn vluchtroutes verzekerd. Met Howabo worden droge voeten in en rondom Den Bosch verzekerd in de toekomst.

Samenvatting

De PRL adviseert om systematisch de communicatie over de ontwikkelingen van GOL voort te zetten. Daarbij is het zorgen voor toegankelijke en samenvattende informatie van belang.

Reactie:

De samenvatting van het MER is inmiddels aangevuld en toegankelijker gemaakt. Om de exacte effecten nog beter inzichtelijk te maken is een nieuwe samenvatting van het MER opgesteld aangevuld met daarin een uitgebreidere beschrijving van de effecten van GOL ten opzichte van de huidige situatie. Ook hieruit blijkt dat GOL per saldo leidt tot een afname van het verkeer in de kernen en een afname van de geluidsbelasting. Zoals bij GOL gebruikelijk zullen betrokkenen actief geïnformeerd blijven worden over de voortgang van het project. Ook in de realisatiefase. Bij de publicatie van het PIP is duidelijker aangegeven dat er op de website een visualisatie van het plan te zien is en aan deze visualisatie is m.n. in de Baardwijkse Overlaat extra informatie toegevoegd.

Samenvatting

Er wordt gevraagd om ook relevante inzichten en aanpakken van andere Brabantse ruimtelijke projecten (zoals de N279 Veghel-Asten en de Westelijke Langstraat) te betrekken.

Reactie

Waar nodig en bruikbaar worden relevante inzichten van andere projecten betrokken in de plannen van GOL. Zo is recentelijk gebruik gemaakt van het inzicht van Smart Logistic bij N279 bij het verkennen van de mogelijkheden van Smart Mobility bij GOL. Kennisdeling in algemene zin vindt op meer reguliere basis plaats in een maandelijks projectmanagementoverleg.

5. OVERZICHT WIJZIGINGEN

Dit hoofdstuk geeft de wijzigingen weer in het inpassingsplan (toelichting, verbeelding en regels) en de uitvoeringsbesluiten die doorgevoerd zijn ten behoeve van de definitieve besluitvorming inzake de GOL. Het betreft wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

5.1 Wijzigingen als gevolg van ontvangen zienswijzen

5.1.1 Wijzigingen in het inpassingsplan GOL West

Hieronder ziet u het overzicht van de wijzigingen van inpassingsplan GOL West naar aanleiding van de zienswijzen.

Toelichting PIP GOL West

Paragraaf	Wijziging
1.4	Tekstuele aanpassingen doorgevoerd over de rol van Stuurgroep GOL. Deze had een adviserende rol richting het bestuur in het planproces. Overal waar in de toelichting geschreven wordt over deze stuurgroep is dit aangepast.
3.2	Het onderdeel “Het realiseren van 2 robuuste ecologische verbindingzones” is aangevuld met de volgende alinea: “Overigens zal door het gedeeltelijk openmaken van de spoordijk in de BO en de aanleg van een fiets- en wandelbrug met daaronder een nieuw aan te leggen natuurzone de ecologische waarde van de BO verder verhogen. Dit laatste gebeurt ook door gelijk ten oosten van de Randweg Drunen hooiland met vijvers aan te leggen.”
3.3.4	Meerdere aanvullingen van deze paragraaf, o.a. over het mitigeren van de barrièrewerkingen voor het ree en overige verrijksmaatregelen voor versterking van de natuur, die in de BO zullen worden getroffen.
3.3.5	De paragraaf is aangevuld met een passage over de bereikbaarheid van woningen en bedrijven aan de Zeedijk direct ten noorden van de A59.
3.4.7	De eerste paragraaf is aangepast en aangevuld met een passage over het realiseren van een extra fietsroute langs het Engelenmeer.

4.4.1	De paragraaf 'Maatregelen en borging zorgvuldig ruimtegebruik, goede landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteitswinst' is aangevuld. De te nemen maatregelen om het contrast tussen de open Baardwijkse Overlaat en de omgeving te versterken zijn nader uitgewerkt. Er is een architectonisch ontwerp gemaakt voor de aanpassingen aan de spoordijk. Dit ontwerp is als bijlage 23 bij het PIP opgenomen en in de paragraaf verwerkt en toegelicht. Daarnaast is de passage over de Heidijk aangepast/aangevuld: "Vanuit de wenselijke afleesbaarheid van de bijzondere watergeschiedenis van het gebied en de betekenis van de Heidijk daarin wordt een deel van deze dijk hersteld ter hoogte van de Eindstraat. Zo wordt hier de structuur hersteld. Er is sprake van een duidelijke kwaliteitsimpuls. Verder krijgt de Heidijk beplanting. Het contrast tussen de dijk en de openheid van de Overlaat wordt hiermee benadrukt. Ter hoogte van de verlengde Spoorlaan ontstaat een poortwerking. Drunen krijgt vanaf de A59 een groene entree. Daarnaast wordt tussen de Heidijk en de nieuwe randweg Drunen een gebied ingericht als hooiland met poelen. Deze zone kan tijdelijk natter zijn bij hoge waterstanden. In een later stadium wordt dit nog uitgewerkt. Deze zone heeft de bestemming 'Groen' gekregen (zie artikel 3). Door de inrichting als hooiland met poelen krijgt dit gebied ook een belangrijke ecologische functie".
4.4.1	De punten 1,2,3,4,7 in de paragraaf 'Maatregelen en borging cultuurhistorie' zijn gewijzigd en/of aangevuld.
4.4.1	De paragraaf 'Maatregelen en borging ecologie' is aangevuld dat er een faunapassage onder de Overlaatweg wordt gerealiseerd. Daarnaast is de volgende passage aan de paragraaf toegevoegd: "De gronden direct ten oosten van de Randweg Drunen, langs de spoordijk en onder de nieuwe spoorbrug krijgen ook een belangrijk ecologische functie. Deze gronden maken geen deel uit van de NNB en daarom hebben ze een meer algemene bestemming Verkeer of Groen gekregen, waarbinnen aanleg en behoud van natuur ook mogelijk is. In artikel 3.1 sub g is expliciet bepaald, dat de gronden ten oosten van de Randweg Drunen bestemd zijn voor hooiland met poelen".
4.4.2	In de paragraaf "Maatregelen en borging cultuurhistorie en groenblauwe mantel" is vermeld dat het streven is om nabij de nieuwe aansluiting van de randweg op de A59 een verwijzing te maken naar de Boerenschans. De passage is aangevuld met 3-D een impressie van de mogelijke uitwerking van de Boerenschans. Daarnaast is opgenomen dat ten oosten van de Voordijk, in het verlengde van de EVZ Voordijk (tussen de Meliestraat en de 'insteker' van de randweg ter hoogte van de Vijfhoevenlaan), compensatie van de groenblauwe mantel plaats gaat vinden.
4.4.2	De paragraaf "Maatregelen en borging ecologie" is aangevuld met de wijze waarop de uitvoering van de ecologische maatregelen zijn geborgd. Daarnaast is opgenomen dat een ecotunnel, met functie voor HoWaBo, onder de A59 wordt aangelegd.
5.3.1	De paragraaf "Natuur" is als volgt gewijzigd en aangevuld:

	“Ten behoeve van de aanleg van de snelfietsroute zal de spoordijk aan de noordzijde gedeeltelijk worden verbreed. Ook zal een deel van de spoordijk worden afgegraven. Daarvoor in de plaats komt een fiets- en wandelbrug. Aan de zuidzijde van de huidige spoordijk is een dassenburcht aanwezig. Deze bevindt zich in het deel van de spoordijk, die behouden blijft. De dassen hebben hun foerageergebied waarschijnlijk ten zuiden van de spoordijk. In verband met het realiseren van een snelfietsroute en het gedeeltelijk open maken van de oude Spoordijk is een ontheffing aangevraagd (gecoördineerd bij het PIP) voor de das. Zie ook paragraaf 7.7.2”.
6.3.3	Het onderdeel ‘Cultuurhistorie’ is aangevuld met een integrale beschrijving van het cultuurhistorisch vlak Baardwijkse Overlaat. Het gaat hierbij om een gebiedsbeschrijving en aanduiding van de belangrijkste waarden en kenmerken in het gebied. Dit is een samenhangende beschrijving van punten, lijnen en vlakken in het gebied.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’ artikel 3.1 VR, 1 ^e tabel, 2e kolom	De tabel is aangevuld: “Het belang van de cultuurhistorie heeft veel aandacht gekregen in hele planproces. Het gebied ten westen van Vlijmen kent cultuurhistorische structuren, die door de aanleg van de Randweg Vlijmen worden doorsneden. De landschappelijke inpassing van de nieuwe weg door middel van de versterking van de aangetaste structuren (bijvoorbeeld de aanplant van bomenlanen) verzacht deze aantasting waardoor de effecten op cultuurhistorie worden gemitigeerd. Verder zullen nieuwe elementen worden toegevoegd, zoals de verwijzing naar de Boerenschans. Deze schans was een onderdeel van de Circumvallatielinie van Frederik Hendrik aangelegd tijdens het beleg van 's-Hertogenbosch in 1629”.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’ artikel 3.2 VR, 2e tabel, 2e kolom	De tabel is aangevuld met een verantwoording van de kwaliteitsimpuls door het (gedeeltelijk) herstellen van de Heidijk en het creëren van een groene entree van Drunen: “Vanuit de wenselijke afleesbaarheid van de bijzondere watergeschiedenis van het gebied en de betekenis van de Heidijk daarin wordt een deel van deze dijk hersteld ter hoogte van de Eindstraat. Zo wordt hier de rommelige structuur hersteld. Er is sprake van een duidelijke kwaliteitsimpuls. De wegenstructuur (verlengde Spoorlaan) zorgt voor een poortwerking, zodat Drunen vanaf de A59 een groene entree krijgt”.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’, artikel 5.1 VR, 3e tabel, 2e kolom	De tabel is aangevuld: “Enkele onderdelen van het bestaande NNB, zoals aangegeven in de verordening, zullen verdwijnen. Hiertoe is een aanduiding opgenomen op de verbeelding. Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte. Een en ander komt ook aan de orde in het natuuronderzoek. Door de plannen van de GOL wordt veel natuur toegevoegd aan de Oostelijke Langstraat door het realiseren van ecologische verbindingzones Drongelens kanaal en Baardwijkse Overlaat (Waalwijk) en de Voordijk, (Vlijmen).

	Naast de aanleg van de ecologische verbindingzones zal ook nog de volgende natuur worden ontwikkeld om de ecologische waarden van de BO verder te verhogen: 1. Natuurlijke inrichting van de zone tussen de Heidijk en de randweg Vlijmen met hooiland met poelen. 2. De spoordijk in de BO zal gedeeltelijk worden opgemaakt. Hier zal een een fiets- en wandelbrug worden gerealiseerd met daaronder een nieuw aan te leggen natuurzone van hooiland met poelen en natuurvriendelijke oevers. 3. De EVZ onder A59 (zone van 25 meter breed) wordt versterkt en verbreed door ten noorden en zuiden van de A59 een groter gebied als natuur in te richten. Dit gedeelte kan als stapsteen dienen. Voor kleine minder mobiele soorten, zoals amfibieën, is de kruising met de A59 een vrij grote afstand om te overbruggen. Stapstenen kunnen als verblijfsgebied dienen om op kracht te komen naar de oversteek. Hierdoor functioneert de onderdoorgang beter voor deze soorten. De stapstenen kunnen worden gerealiseerd door de gronden ter hoogte van deze kruising als natuur in te richten (hooiland met poelen). Als we alleen kijken naar de EVZ Drongelens Kanaal met stapstenen, de EVZ Baardwijkse Overlaat en de EVZ Voordijk gaat het om circa 12,5 ha. Minder dan de helft daarvan (circa 5.9 ha.) betreft noodzakelijke compensatie van sommige GOL-maatregelen (aanleg nieuwe wegen). De rest is dus een 'zelfstandig' onderdeel van de GOL. Ter hoogte van de Eindstraat zal de Heidijk worden hersteld. Dit deel krijgt in dit PIP als onderdeel van de NNB een bestemming Natuur mede aanduiding 'Overige zone - Natuurnetwerk Brabant'. Bij Vlijmen wordt een ecotunnel aangelegd onder de A59. In de weg erboven wordt een lichtstrook meegenomen in de tussenberm, zodat er licht in de tunnel valt. Gronden ten noorden en zuiden daarvan hebben ook een natuur bestemming gekregen".
6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', artikel 6.1 VR, 4e tabel, 2e kolom	Hier is de volgende aanvulling opgenomen: "In het PIP GOL Oost vindt ten oosten van de Voordijk compensatie plaats van de groenblauwe mantel in het verlengde van de EVZ Voordijk (tussen de Meliestraat en de 'insteker' van de randweg ter hoogte van de Vijfhoevenlaan). Deze gronden hebben de bestemming 'Natuur' gekregen".
6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', artikel 6.17 VR 5e tabel, 2e kolom	In de tabel zijn verschillende tekstuele/redactionele wijzigingen doorgevoerd. Daarnaast is het volgende in de tabel toegevoegd en gewijzigd: "Op heel veel plekken wordt het woon- en leefklimaat een stuk beter. Op sommige plekken is sprake van een verslechtering. Echter ook daar blijft sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat".

6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', 6e tabel, artikel 11.1, 2e kolom	In de tabel is toegevoegd dat ten oosten van de Randweg Drunen natuur wordt ontwikkeld (hooiland met poelen). Deze strook grenst aan de EVZ Heidijk. De zin "Te zijner tijd zal deze uitbreiding van het NNB ook worden verwerkt in de Verordening Ruimte van de provincie" is vervangen door: "Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte".
6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied' artikel 22 VR, 11e tabel, 2e kolom	De tabel is gewijzigd en aangevuld met een toelichting en verantwoording van het gedeeltelijk open maken van de spoordijk en het vervangen van de dijk door een fiets- en wandelbrug: "De Baardwijkse Overlaat maakt onderdeel uit van het cultuurhistorisch vlak Baardwijkse Overlaat. Specifiek voor de Baardwijkse Overlaat is het beleid gericht op het behoud van open landschap en afstemmen van natuurontwikkeling, waterberging en stedelijke uitbreiding op de cultuurhistorische identiteit van de Overlaat. Dit heeft geleid tot het nemen van een belangrijke maatregel in de Baardwijkse Overlaat, namelijk het gedeeltelijk open maken van de spoordijk. Hier wordt de dijk vervangen door een fiets- en wandelbrug. Met het gedeeltelijk openmaken van de spoorbrug en de aanleg van een fiets- en wandelbrug (met referentie naar de oude open spoorbrug) komt de noord-zuid openheid van de Baardwijkse Overlaat weer tot haar recht en krijgt de spoordijk/-brug ook weer betekenis in relatie tot de inundatie- en overlaat-functie. De bouw van de fiets- en wandelbrug is een belangrijke maatregel in de totale gebiedsontwikkeling in de Baardwijkse Overlaat. Met de ontwikkeling van een moderne snelfietsroute op de spoordijk/-brug krijgen de cultuurhistorische waarden van het oude spoortracé ook betekenis voor de toekomst. Daarbij worden de (rijks)-monumentale brugdelen behouden en betekenis gegeven in de historische gelaagdheid van de spoorbrug".
7.5.6	Er is een extra paragraaf opgenomen in de toelichting over een in het plangebied gelegen aardgastransportleiding in relatie tot externe veiligheid. Ook heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de vraag of de aardgastransportleiding de bovenbelasting van de nieuw aan te leggen snelfietsroute en de parallelstructuur, voor zover gelegen op die leiding, kan weerstaan. Dit onderzoek is als bijlage 30 bij de toelichting gevoegd en kort samengevat in de toelichting zelf.
7.8.3	In de tabel wordt aan de hand van kernkwaliteiten aangegeven hoe het open landschap en cultuurhistorische identiteit van de Baardwijkse Overlaat in het GOL zijn verwerkt. De tabel is verder aangevuld en geüpdatet. Dit geldt ook voor de tekst direct onder de tabel.

7.13	Paragraaf 7.13 'Trillingen' is aan het PIP toegevoegd. Hierin zijn de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van trillinghinder of trilling schade die optreden bij bebouwing langs wegen onderzocht. Het onderzoek is tevens als bijlage bij het PIP opgenomen.
10.2	Er is een paragraaf toegevoegd over de functie en rol van de stuurgroep richting de besluitvorming door de bevoegde organen.

Bijlagen bij toelichting PIP GOL West

Bijlage 16: Achtergrondrapport Natuur en Aanvulling achtergrondrapport natuur; optische verstoring.	In bijlage V van het achtergrondrapport Natuur is de wijze van compensatie Natuur aangepast.
Bijlage 23: Architectonisch ontwerp, fietsbruggen door de Baardwijkse Overlaat	Deze bijlage is bijgevoegd.
Bijlage 28: Onderzoek Trillingen, GOL	Naar aanleiding van zienswijzen is dit onderzoek uitgevoerd en als bijlage bij de toelichting gevoegd.
Bijlage 30: Memo onderzoek aardgastransportleiding	Naar aanleiding van zienswijzen is dit onderzoek uitgevoerd en als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Regels PIP GOL West

Artikel	Wijzigingen
5.1	Sub g. wordt aangevuld met de volgende zin: "Daar waar de spoordijk (Halve Zolenlijntje) behouden blijft is hoogopgaande beplanting aan de zuidzijde wel toegestaan. Dit geldt ook ter hoogte van de nieuwe fiets- en wandelbrug in verband met een goede geleiding van reeën en andere dieren door het landschap via de zuidzijde van het Halve Zolenlijntje naar EVZ Drongelens kanaal. Hier is maximaal 5% aan hoogopgaande beplanting toegestaan". Sub k. wordt geschrapt. Sub p. wordt aangevuld met de volgende zin: "Hierbij geldt het als bijlage bij de toelichting gevoegde Architectonisch Ontwerp als uitgangspunt."
9.1	Artikel 9.1 sub b wordt geschrapt.

9.2	Artikel 9.2 wordt gewijzigd en luidt na wijziging als volgt: “In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, geldt dat op of in de in 9.1 bedoelde gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de leiding(en) mogen worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.”
9.3	Artikel 9.3 wordt gewijzigd en luidt na wijziging als volgt: “Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.”
9.5.1	Er wordt een nieuw sub g. toegevoegd, dat als volgt luidt: “het rooien van beplanting/bomen”.
9.5.2	De uitzondering sub c “rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat West ” wordt geschrapt.

Verbeelding

SFR ten zuiden van Spoorlaan	Opnemen van de dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’.
------------------------------	--

5.1.2 Wijzigingen in het inpassingsplan GOL Oost

Hieronder ziet u het overzicht van de wijzigingen van inpassingsplan GOL Oost naar aanleiding van de zienswijzen.

Toelichting PIP GOL Oost

Paragraaf	Wijziging
1.4	Tekstuele aanpassingen doorgevoerd over de rol van Stuurgroep GOL. Deze had een adviserende rol richting het bestuur in het planproces. Overal waar in de toelichting geschreven wordt over deze stuurgroep is dit aangepast.

3.2	Het onderdeel “Het realiseren van 2 robuuste ecologische verbindingzones” is aangevuld met de volgende alinea: “Overigens zal door het gedeeltelijk openmaken van de spoordijk in de BO en de aanleg van een fiets- en wandelbrug met daaronder een nieuw aan te leggen natuurzone de ecologische waarde van de BO verder verhogen. Dit laatste gebeurt ook door gelijk ten oosten van de Randweg Drunen hooiland met vijvers aan te leggen.”
3.3.4	Meerdere aanvullingen van deze paragraaf, o.a. over het mitigeren van de barrièrewerkingen voor het ree en overige verrijksmaatregelen voor versterking van de natuur, die in de BO zullen worden getroffen.
3.3.5	De paragraaf is aangevuld met een passage over de bereikbaarheid van woningen en bedrijven aan de Zeedijk direct ten noorden van de A59.
3.4.7	De eerste paragraaf is aangepast en aangevuld met een passage over het realiseren van een extra fietsroute langs het Engelenmeer.
4.4.1	De paragraaf ‘Maatregelen en borging zorgvuldig ruimtegebruik, goede landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteitswinst’ is aangevuld. De te nemen maatregelen om het contrast tussen de open Baardwijkse Overlaat en de omgeving te versterken zijn nader uitgewerkt. Er is een architectonisch ontwerp gemaakt voor de aanpassingen aan de spoordijk. Dit ontwerp is als bijlage 23 bij het PIP opgenomen en in de paragraaf verwerkt en toegelicht. Daarnaast is de passage over de Heidijk aangepast/aangevuld: “Vanuit de wenselijke afleesbaarheid van de bijzondere watergeschiedenis van het gebied en de betekenis van de Heidijk daarin wordt een deel van deze dijk hersteld ter hoogte van de Eindstraat. Zo wordt hier de structuur hersteld. Er is sprake van een duidelijke kwaliteitsimpuls. Verder krijgt de Heidijk beplanting. Het contrast tussen de dijk en de openheid van de Overlaat wordt hiermee benadrukt. Ter hoogte van de verlengde Spoorlaan ontstaat een poortwerking. Drunen krijgt vanaf de A59 een groene entree. Daarnaast wordt tussen de Heidijk en de nieuwe randweg Drunen een gebied ingericht als hooiland met poelen. Deze zone kan tijdelijk natter zijn bij hoge waterstanden. In een later stadium wordt dit nog uitgewerkt. Deze zone heeft de bestemming 'Groen' gekregen (zie artikel 3). Door de inrichting als hooiland met poelen krijgt dit gebied ook een belangrijke ecologische functie”.
4.4.1	De punten 1,2,3,4,7 in de paragraaf ‘Maatregelen en borging cultuurhistorie’ zijn gewijzigd en/of aangevuld.
4.4.1	De paragraaf ‘Maatregelen en borging ecologie’ is aangevuld dat er een faunapassage onder de Overlaatweg wordt gerealiseerd. Daarnaast is de volgende passage aan de paragraaf toegevoegd: “De gronden direct ten oosten van de Randweg Drunen, langs de spoordijk en onder de nieuwe spoorbrug krijgen ook een belangrijk ecologische functie. Deze gronden maken geen deel uit van de NNB en daarom hebben ze een meer algemene bestemming Verkeer of

	Groen gekregen, waarbinnen aanleg en behoud van natuur ook mogelijk is. In artikel 3.1 sub g is expliciet bepaald, dat de gronden ten oosten van de Randweg Drunen bestemd zijn voor hooiland met poelen”.
4.4.2	In de paragraaf “Maatregelen en borging cultuurhistorie en groenblauwe mantel” is vermeld dat het streven is om nabij de nieuwe aansluiting van de randweg op de A59 een verwijzing te maken naar de Boerenschans. De passage is aangevuld met 3-D een impressie van de mogelijke uitwerking van de Boerenschans. Daarnaast is opgenomen dat ten oosten van de Voordijk, in het verlengde van de EVZ Voordijk (tussen de Meliestraat en de 'insteker' van de randweg ter hoogte van de Vijfhoevenlaan), compensatie van de groenblauwe mantel plaats gaat vinden.
4.4.2	De paragraaf “Maatregelen en borging ecologie” is aangevuld met de wijze waarop de uitvoering van de ecologische maatregelen zijn geborgd. Daarnaast is opgenomen dat een ecotunnel, met functie voor HoWaBo, onder de A59 wordt aangelegd.
5.3.1	De paragraaf “Natuur” is als volgt gewijzigd en aangevuld: “Ten behoeve van de aanleg van de snelfietsroute zal de spoordijk aan de noordzijde gedeeltelijk worden verbreed. Ook zal een deel van de spoordijk worden afgegraven. Daarvoor in de plaats komt een fiets- en wandelbrug. Aan de zuidzijde van de huidige spoordijk is een dassenburcht aanwezig. Deze bevindt zich in het deel van de spoordijk, die behouden blijft. De dassen hebben hun foerageergebied waarschijnlijk ten zuiden van de spoordijk. In verband met het realiseren van een snelfietsroute en het gedeeltelijk open maken van de oude Spoordijk is een ontheffing aangevraagd (gecoördineerd bij het PIP) voor de das. Zie ook paragraaf 7.7.2”
6.3.3	Het onderdeel ‘Cultuurhistorie’ is aangevuld met een integrale beschrijving van het cultuurhistorisch vlak Baardwijkse Overlaat. Het gaat hierbij om een gebiedsbeschrijving en aanduiding van de belangrijkste waarden en kenmerken in het gebied. Dit is een samenhangende beschrijving van punten, lijnen en vlakken in het gebied.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’ artikel 3.1 VR, 1 ^e tabel, 2e kolom	De tabel is aangevuld: “Het belang van de cultuurhistorie heeft veel aandacht gekregen in hele planproces. Het gebied ten westen van Vlijmen kent cultuurhistorische structuren, die door de aanleg van de Randweg Vlijmen worden doorsneden. De landschappelijke inpassing van de nieuwe weg door middel van de versterking van de aangetaste structuren (bijvoorbeeld de aanplant van bomenlanen) verzacht deze aantasting waardoor de effecten op cultuurhistorie worden gemitigeerd. Verder zullen nieuwe elementen worden toegevoegd, zoals de verwijzing naar de Boerenschans. Deze schans was een onderdeel van de Circumvallatielinie van Frederik Hendrik aangelegd tijdens het beleg van 's-Hertogenbosch in 1629”.

6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied' artikel 3.2 VR, 2e tabel, 2e kolom	De tabel is aangevuld met een verantwoording van de kwaliteitsimpuls door het (gedeeltelijk) herstellen van de Heidijk en het creëren van een groene entree van Drunen: "Vanuit de wenselijke afleesbaarheid van de bijzondere watergeschiedenis van het gebied en de betekenis van de Heidijk daarin wordt een deel van deze dijk hersteld ter hoogte van de Eindstraat. Zo wordt hier de rommelige structuur hersteld. Er is sprake van een duidelijke kwaliteitsimpuls. De wegenstructuur (verlengde Spoorlaan) zorgt voor een poortwerking, zodat Drunen vanaf de A59 een groene entree krijgt".
6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', artikel 5.1 VR, 3e tabel, 2e kolom	De tabel is aangevuld: "Enkele onderdelen van het bestaande NNB, zoals aangegeven in de verordening, zullen verdwijnen. Hiertoe is een aanduiding opgenomen op de verbeelding. Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte. Een en ander komt ook aan de orde in het natuuronderzoek. Door de plannen van de GOL wordt veel natuur toegevoegd aan de Oostelijke Langstraat door het realiseren van ecologische verbindingzones Drongelens kanaal en Baardwijkse Overlaat (Waalwijk) en de Voordijk, (Vlijmen). Naast de aanleg van de ecologische verbindingzones zal ook nog de volgende natuur worden ontwikkeld om de ecologische waarden van de BO verder te verhogen: 1. Natuurlijke inrichting van de zone tussen de Heidijk en de randweg Vlijmen met hooiland met poelen. 2. De spoordijk in de BO zal gedeeltelijk worden opgemaakt. Hier zal een fiets- en wandelbrug worden gerealiseerd met daaronder een nieuw aan te leggen natuurzone van hooiland met poelen en natuurvriendelijke oevers. 3. De EVZ onder A59 (zone van 25 meter breed) wordt versterkt en verbreed door ten noorden en zuiden van de A59 een groter gebied als natuur in te richten. Dit gedeelte kan als stapsteen dienen. Voor kleine minder mobiele soorten, zoals amfibieën, is de kruising met de A59 een vrij grote afstand om te overbruggen. Stapstenen kunnen als verblijfsgebied dienen om op kracht te komen naar de oversteek. Hierdoor functioneert de onderdoorgang beter voor deze soorten. De stapstenen kunnen worden gerealiseerd door de gronden ter hoogte van deze kruising als natuur in te richten (hooiland met poelen). Als we alleen kijken naar de EVZ Drongelens Kanaal met stapstenen, de EVZ Baardwijkse Overlaat en de EVZ Voordijk gaat het om circa 12,5 ha. Minder dan de helft daarvan (circa 5.9 ha.) betreft noodzakelijke compensatie van sommige GOL-maatregelen (aanleg nieuwe wegen). De rest is dus een 'zelfstandig' onderdeel van de GOL.

	Ter hoogte van de Eindstraat zal de Heidijk worden hersteld. Dit deel krijgt in dit PIP als onderdeel van de NNB een bestemming Natuur mede aanduiding 'Overige zone - Natuurnetwerk Brabant'. Bij Vlijmen wordt een ecotunnel aangelegd onder de A59. In de weg erboven wordt een lichtstrook meegenomen in de tussenberm, zodat er licht in de tunnel valt. Gronden ten noorden en zuiden daarvan hebben ook een natuur bestemming gekregen”.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’, artikel 6.1 VR, 4e tabel, 2e kolom	Hier is de volgende aanvulling opgenomen: “In het PIP GOL Oost vindt ten oosten van de Voordijk compensatie plaats van de groenblauwe mantel in het verlengde van de EVZ Voordijk (tussen de Meliestraat en de 'insteker' van de randweg ter hoogte van de Vijfhoevenlaan). Deze gronden hebben de bestemming 'Natuur' gekregen”.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’, artikel 6.17 VR 5e tabel, 2e kolom	In de tabel zijn verschillende tekstuele/redactionele wijzigingen doorgevoerd. Daarnaast is het volgende in de tabel toegevoegd en gewijzigd: “Op heel veel plekken wordt het woon- en leefklimaat een stuk beter. Op sommige plekken is sprake van een verslechtering. Echter ook daar blijft sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat”.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’, 6e tabel, artikel 11.1, 2e kolom	In de tabel is toegevoegd dat ten oosten van de Randweg Drunen natuur wordt ontwikkeld (hooiland met poelen). Deze strook grenst aan de EVZ Heidijk. De zin “Te zijner tijd zal deze uitbreiding van het NNB ook worden verwerkt in de Verordening Ruimte van de provincie” is vervangen door: “Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte”.
6.3.3, onderdeel ‘Doorwerking plangebied’ artikel 22 VR, 11e tabel, 2e kolom	De tabel is gewijzigd en aangevuld met een toelichting en verantwoording van het gedeeltelijk open maken van de spoordijk en het vervangen van de dijk door een fiets- en wandelbrug: “De Baardwijkse Overlaat maakt onderdeel uit van het cultuurhistorisch vlak Baardwijkse Overlaat. Specifiek voor de Baardwijkse Overlaat is het beleid gericht op het behoud van open landschap en afstemmen van natuurontwikkeling, waterberging en stedelijke uitbreiding op de cultuurhistorische identiteit van de Overlaat. Dit heeft geleid tot het nemen van een belangrijke maatregel in de Baardwijkse Overlaat, namelijk het gedeeltelijk open maken van de spoordijk. Hier wordt de dijk vervangen door een fiets- en wandelbrug. Met het gedeeltelijk openmaken van de spoorbrug en de aanleg van een fiets- en wandelbrug (met referentie naar de oude open spoorbrug) komt de noord-zuid openheid van de Baardwijkse Overlaat weer tot haar recht en krijgt de spoordijk/-brug ook weer betekenis in relatie tot de inundatie- en overlaat-functie. De bouw van de fiets- en wandelbrug is een belangrijke maatregel in de totale gebiedsontwikkeling in de Baardwijkse Overlaat. Met

	de ontwikkeling van een moderne snelfietsroute op de spoordijk/-brug krijgen de cultuurhistorische waarden van het oude spoortracé ook betekenis voor de toekomst. Daarbij worden de (rijks)-monumentale bruggdelen behouden en betekenis gegeven in de historische gelaagdheid van de spoorbrug”.
7.5.6	Er is een extra paragraaf opgenomen in de toelichting over een in het plangebied gelegen aardgastransportleiding in relatie tot externe veiligheid. Ook heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de vraag of de aardgastransportleiding de bovenbelasting van de nieuw aan te leggen snelfietsroute en de parallelstructuur, voor zover gelegen op die leiding, kan weerstaan. Dit onderzoek is als bijlage 30 bij de toelichting gevoegd en kort samengevat in de toelichting zelf.
7.8.3	In de tabel wordt aan de hand van kernkwaliteiten aangegeven hoe het open landschap en cultuurhistorische identiteit van de Baardwijkse Overlaat in het GOL zijn verwerkt. De tabel is verder aangevuld en geüpdatet. Dit geldt ook voor de tekst direct onder de tabel.
7.13	Paragraaf 7.13 ‘Trillingen’ is aan het PIP toegevoegd. Hierin zijn de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van trillinghinder of trilling schade die optreden bij bebouwing langs wegen onderzocht. Het onderzoek is tevens als bijlage bij het PIP opgenomen.
10.2	Er is een paragraaf toegevoegd over de functie en rol van de stuurgroep richting de besluitvorming door de bevoegde organen.

Bijlagen bij toelichting PIP GOL Oost

Bijlage 16: Achtergrondrapport Natuur en Aanvulling achtergrondrapport natuur; optische verstoring.	In bijlage V van het achtergrondrapport Natuur is de wijze van compensatie Natuur aangepast.
Bijlage 23: Architectonisch ontwerp, fietsbruggen door de Baardwijkse Overlaat	Deze bijlage is bijgevoegd.
Bijlage 28: Onderzoek Trillingen, GOL	Naar aanleiding van zienswijzen is dit onderzoek uitgevoerd en als bijlage bij de toelichting gevoegd.
Bijlage 30: Memo onderzoek aardgastransportleiding	Naar aanleiding van zienswijzen is dit onderzoek uitgevoerd en als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Regels PIP GOL Oost

Artikel	Wijzigingen
5.3.7	Er wordt een nieuw sublid 5.3.7 toegevoegd, dat als volgt luidt: “De gronden met de bestemming 'Verkeer' ter hoogte van de Voordijk 11 en 13 mogen uitsluitend voor verkeersdoeleinden als bedoeld in artikel 5.1 onder b in gebruik worden genomen en in gebruik zijn, indien: 1. daar de Vijfhoevenlaan zonder drempels of vergelijkbare snelheid remmende constructies is uitgevoerd, 2. binnen 50 meter van de woningen op de Voordijk 11 en 13 putdeksels, voegovergangen en overgangsconstructies c.q. stootplaten egaal zijn uitgevoerd, tenzij aantoonbaar minimaal een vergelijkbare situatie bereikt kan worden door het nemen van andere maatregelen. Het bevoegd gezag dient alvorens een beslissing te nemen over andere maatregelen een schriftelijk advies te hebben ingewonnen bij een deskundige”.
10.1	Artikel 10.1 sub b wordt geschrapt.
10.2	Artikel 10.2 wordt gewijzigd en luidt na wijziging als volgt: “In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, geldt dat op of in de in 10.1 bedoelde gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de leiding(en) mogen worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.”
10.3	Artikel 10.3 wordt gewijzigd en luidt na wijziging als volgt: “Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.”
10.5.1	Er wordt een nieuw sub g. toegevoegd, dat als volgt luidt: “het rooien van beplanting/bomen”.
10.5.2	Sub c. wordt geschrapt.

Verbeelding PIP GOL Oost

Locatie/perceel	Wijziging
Wolput 82A t/m 94 (even) te Vlijmen	De PIP-grens wordt teruggebracht tot de kadastrale perceelsgrenzen, omdat realisatie van een watergang ten noorden van de Wolput niet langer aan de orde is.
SFR ten zuiden van de Spoorlaan	Opnemen van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'.
Nieuwe rotonde Vendreef te Vlijmen	De PIP-grens, de bestemming 'Verkeer' en de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – snelfietsroute' worden gecorrigeerd op basis van de aangepaste uitwerking van het ontwerp van de nieuwe infrastructuur, (gewijzigde) ligging van de SFR en een ingediende zienswijze.

5.1.3 Wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten

De ontvangen zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten.

5.2 Ambtshalve wijzigingen

5.2.1 Ambtshalve wijzigingen in het inpassingsplan GOL West

Hieronder ziet u het overzicht van de wijzigingen van inpassingsplan GOL West naar aanleiding van ambtshalve opmerkingen.

Toelichting PIP GOL West

Paragraaf	Wijziging
Algemeen	Redactionele (niet inhoudelijke) aanpassingen.
1.6	Deze paragraaf is geüpdatet.
1.7	Update vergunningen die worden gecoördineerd bij het PIP: 1. Een vergunning Wet Natuurbescherming bescherming van Natura 2000 2. Twee ontheffingen Wet natuurbescherming bescherming van planten en dieren

	3. Een besluit Hogere Grenswaarde Geluid 4. Twee ontheffingen op grond van de Wegenwet (Koninklijk Besluit onttrekken op- en afritten rijksweg) 5. Partiële herziening projectplannen HOWABO en Moerputten/Vlijmense Ven.
1.9 en 1.10	Bestemmingsplan Buitengebied, 3 ^e herziening is vastgesteld 17 januari 2018
3.3.1	Tekstuele aanpassing en aanvulling van de tweede paragraaf met betrekking tot de besluitvorming voor het openhouden van afslag 38 voor hulpdiensten: “Momenteel vindt er overleg plaats met Rijkswaterstaat over het open houden van de aansluitingen 38 (op en afrit) voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Besluitvorming hierover is nog niet afgerond. Dit PIP maakt het open houden voor aansluiting 38 voor openbaar vervoer en de hulpdiensten niet onmogelijk. Indien hier toe wordt besloten zullen binnen het plangebied bepaalde maatregelen worden getroffen in de uitvoeringssfeer (andere belijning, bussluis, etc).”
3.3.2	De figuur van de Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk is aangepast. Het fietspad loopt ten noorden van de A59 op de figuur nu parallel aan het Drongelens Kanaal.
3.3.6	De paragraaf is aangevuld met een beschrijving van de gevolgen/kansen van de voorgenomen maatregelen voor het recreatieverkeer.
4.4.1	Deze paragraaf is aangevuld onder het kopje ‘Maatregelen en borging ecologie’ en luidt als volgt: “Het Waterschap Aa en Maas heeft inmiddels het Projectplan EVZ Drongelens kanaal vastgesteld. Dit plan is te vinden op internet. Hiermee is de aanleg, het beheer en instandhouding van deze ecologische verbindingszone voldoende geborgd. Voor de EVZ Baardwijkse Overlaat is inmiddels een streefbeeld bekend. Dit streefbeeld is als bijlage 32 bij deze toelichting gevoegd. Zij maakt ook onderdeel uit van de regels van dit inpassingsplan, zodat de doelsoorten en inrichtingsdoelen zijn vastgelegd. Een nadere uitwerking van dit streefbeeld vindt momenteel plaats. Zowel aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en waterschap. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begrotingen. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook de inrichting, het beheer en de instandhouding voldoende geborgd. Wat betreft de EVZ Heidijk dient de inrichting, beheer en instandhouding gericht te zijn op de doelsoorten das, insecten/vlinders en amfibieën. Zowel aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begroting. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook de inrichting, het beheer en de instandhouding voldoende geborgd”.

4.4.2	Deze paragraaf is aangevuld onder het kopje 'Maatregelen en borging ecologie' en luidt als volgt: "Voor de EVZ Voorrijk is inmiddels een streefbeeld bekend. Dit streefbeeld is als bijlage 32 bij de toelichting van deze toelichting gevoegd. Zij maakt ook onderdeel uit van de regels van dit inpassingsplan, zodat de doelsoorten en inrichtingsdoelen zijn vastgelegd. Een nadere uitwerking van het streefbeeld vindt momenteel plaats. Zowel de aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en waterschap. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begrotingen. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook het beheer en het onderhoud voldoende geborgd".
6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', artikel 5.1 VR, 3e tabel, 2e kolom	Deze is aangevuld met: "Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte".
6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', artikel 11.1 VR, 3e tabel, 2e kolom	Deze is aangevuld met: "Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte".
5.3.1	Het ruimtelijk ontwerp is nog een op kleine punten aangepast en aangevuld. Daarom is de afbeelding in deze paragraaf aangepast.
5.5	De gehele tekst van paragraaf 5.5 is vervangen naar aanleiding van het advies van de Commissie M.E.R.: "De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft advies uitgebracht over het MER. In haar voorlopig advies, d.d. 8 februari 2018, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage aangegeven dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL Oost en GOL West. De Commissie voor de milieueffectrapportage gaf wel aan dat nog ontbrak: 1. een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden en informatie of de stikstofdeposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor de GOL; 2. een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Deze informatie achtte de Commissie voor de milieueffectrapportage essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseerde een aanvulling op het MER op te stellen. Daarnaast adviseerde de Commissie in een samenvattende notitie

	de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn twee aanvullende rapportages opgesteld. Ten eerste een aanvulling op het MER met daarin meer informatie over stikstofdepositie en geluid. Daarnaast is de samenvatting van het MER geactualiseerd. In de geactualiseerde samenvatting is een weergave gegeven van de verkeers- en milieueffecten in zoveel mogelijk kwantitatieve termen van de voorkeursalternatieven voor GOL Oost en GOL West ten opzichte van de huidige situatie als ten opzichte van de autonome ontwikkelingen. De Aanvulling op het milieueffectrapport is als bijlage 25 bij het inpassingsplan opgenomen. De samenvatting van het milieueffectrapport is als bijlage 3 bij het inpassingsplan opgenomen. Deze aanvulling en samenvatting heeft de commissie beoordeeld. De Commissie is van oordeel (definitieve toetsingsadvies van 29 maart 2018) dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. In de (nieuwe) samenvatting van het MER zijn, ondersteund met goed kaartmateriaal, de effecten van de GOL in beeld gebracht, zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2030, zonder GOL) als de huidige situatie (2017). Verandering in verkeersintensiteiten, luchtkwaliteit en aantallen geluidgehinderden zijn daarbij kwantitatief gepresenteerd. Hiermee is naar het oordeel van de Commissie meer toegankelijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen en beter zicht op de effectiviteit en mate van doelbereik van GOL. Het voorlopig en definitieve toetsingsadvies is als bijlage 26 bij het inpassingsplan opgenomen”.
6.3.4	Bij het onderdeel ‘doorwerking plangebied’ is toegevoegd dat een fietsverbinding tussen Nieuwkuijk en Haarsteeg een verbetering betekent voor de verkeersveiligheid voor fietsers.
7.2.1	Paragraaf is als volgt aangevuld: “Uit tabel 4.3 van de samenvatting MER (bijlage 3 bij de toelichtingen van beide inpassingsplannen) blijkt dat op 9 van de 10 in het MER geselecteerde straten de verkeersintensiteit afneemt (ook ten aanzien van de huidige situatie in 2017). Deze straten zijn als representatief voor de hoeveelheid verkeer in de kerren aangewezen op basis van berekeningen met het verkeersmodel. Enkel op de Statenlaan is sprake van een toename van verkeer op het deel ten zuiden van de Overlaatweg. Op dit deel is een toename niet ongewenst. Enkel op het noordelijk deel van de Statenlaan (ten noorden van de Overlaatweg) is een reductie van het verkeer beoogd. Volgens het verkeersmodel is op dit deel sprake van een afname van circa 2.500 tot 3.000 mvt/etm. Hiermee is op het wegvak ten noorden van de Overlaatweg dus sprake van een gewenste situatie.

	Als bijlage 27 bij dit PIP is een overzicht gevoegd van de ontwikkelingen in de verkeersstromen in o.a. de situatie in 2030 zonder GOL-maatregelen en de situatie in 2030 inclusief GOL-maatregelen op een aantal belangrijke wegen. Ook hier is (op kaartmateriaal) goed te zien waar de verkeersstromen afnemen en toenemen”.
7.2.2	Paragraaf is als volgt aangevuld: “Uit tabel 3.3 van de samenvatting MER (bijlage 3 bij de toelichtingen van beide inpassingsplannen) blijkt dat alle 5 in het MER geselecteerde straten de verkeersintensiteit afneemt (ook ten aanzien van de huidige situatie in 2017). Deze straten zijn als representatief voor de hoeveelheid verkeer in de kernen aangewezen op basis van berekeningen met het verkeersmodel. Als bijlage 27 bij dit PIP is een overzicht gevoegd van de ontwikkelingen in de verkeersstromen in o.a. de situatie in 2030 zonder GOL-maatregelen en de situatie in 2030 inclusief GOL-maatregelen op een aantal belangrijke wegen. Ook hier is (op kaartmateriaal) goed te zien waar de verkeersstromen afnemen en toenemen”.
7.3.2	Bij het onderdeel “Hogere grenswaarden” is opgenomen dat de besluiten hogere grenswaarden zijn gecoördineerd bij het PIP.
7.3.2	Bij het onderdeel “Hoofdwegenet” is het volgende toegevoegd: “Een besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds betreft een aparte openbare procedure met de mogelijkheid van inspraak en beroep. In dit kader is inmiddels een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is nagenoeg afgerond. De conclusie is dat er een procedure moet worden opgestart gericht op wijziging van de productieplafonds. In het voorjaar van 2018 zal dit gebeuren. Het is aannemelijk, dat het besluit tot wijziging van GPP's zal worden genomen conform de aanvraag. Hiermee is de uitvoering van de PIP in voldoende mate zeker gesteld”.
7.3.3	Bij het onderdeel “Hogere grenswaarden” is opgenomen dat de besluiten hogere grenswaarden zijn gecoördineerd bij het PIP.
7.3.3	Het onderdeel ‘Gevolgen wegen elders’ is aangevuld met mitigerende maatregelen die worden getroffen voor de indirecte geluidseffecten op de Vijfhoevenlaan, Spoorloon en Overlaatweg. Het onderdeel is tevens aangevuld met een drietal overige mitigerende maatregelen.
7.3.3	Bij het onderdeel “Hoofdwegenet” is het volgende toegevoegd: “Een besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds betreft een aparte openbare procedure met de mogelijkheid van inspraak en beroep. In dit kader is inmiddels een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is nagenoeg afgerond. De conclusie is dat er een procedure moet worden opgestart gericht op wijziging van de productieplafonds. In het voorjaar van 2018 zal dit gebeuren. Het is aannemelijk, dat het besluit tot wijziging van GPP's zal worden genomen conform de aanvraag. Hiermee is de uitvoering van de PIP in voldoende mate zeker gesteld”.

7.7.2	Het onderdeel beschermde soorten is aangevuld. Als bijlage 31 is het definitieve veldinventarisatie onderzoek bijgevoegd. In het achtergrondrapport Natuur zijn al vele inventarisatiegegevens opgenomen op basis van bureauonderzoeken en eerste veldinventarisaties. De onderzoeken zijn inmiddels afgerond en een en ander is vastgelegd in bijlage 31. Op basis van de onderzoeken zijn ontheffingen aangevraagd voor de buizerd en das. Deze zijn gecoördineerd bij het PIP. In 2018 vindt aanvullend op de al uitgevoerde onderzoeken nog aanvullend onderzoek plaats naar de aanwezigheid en effecten op kleine marterachtigen als de bunzing. Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat negatieve effecten op kleine marterachtigen niet zijn uit te sluiten, zal voor deze soortgroep een aanvullende ontheffing worden aangevraagd. In die ontheffing worden eventuele nadere mitigerende maatregelen om effecten te minimaliseren uitgewerkt. Het is aannemelijk dat deze ontheffing zal worden verleend, waarmee de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is verzekerd.
7.7.2	De paragraaf over de wijze van compensatie is aangepast. Beschreven wordt, dat compensatie o.a. plaats vindt in niet gerealiseerde delen van NNB –EVZ, conform artikel 5.7 lid 1 van de Verordening Ruimte. Binnen het plangebied van GOL West dient circa 4,75 ha NNB gecompenseerd te worden. Er is circa 9,19 ha beschikbaar. Er zijn dus ruim voldoende mogelijkheden voor compensatie.
7.7.3	De paragraaf over de wijze van compensatie is aangepast. Beschreven wordt, dat compensatie o.a. plaats vindt in niet gerealiseerde delen van NNB –EVZ, conform artikel 5.7 lid 1 van de Verordening Ruimte. Binnen het plangebied van GOL Oost dient circa 1,17 ha NNB gecompenseerd te worden. Er is circa 3,25 ha beschikbaar. Er zijn dus ruim voldoende mogelijkheden voor compensatie.
7.7.3	Het onderdeel beschermde soorten is aangevuld. Als bijlage 31 is het definitieve veld-inventarisatie onderzoek bijgevoegd. In het achtergrondrapport Natuur zijn al vele inventarisatiegegevens opgenomen op basis van bureauonderzoeken en eerste veldinventarisaties. De onderzoeken zijn inmiddels afgerond en een en ander is vastgelegd in bijlage 31. Op basis van de onderzoeken zijn ontheffingen aangevraagd voor de poelkikker, de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis. Deze zijn gecoördineerd bij het PIP. In 2018 vindt aanvullend op de al uitgevoerde onderzoeken nog aanvullend onderzoek plaats naar de aanwezigheid en effecten op kleine marterachtigen als de bunzing. Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat negatieve effecten op kleine marterachtigen niet zijn uit te sluiten, zal voor deze soortgroep een aanvullende ontheffing worden aangevraagd. In die ontheffing worden eventuele nadere mitigerende maatregelen om effecten te minimaliseren uitgewerkt.

	Het is aannemelijk dat deze ontheffing zal worden verleend, waarmee de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is verzekerd.
7.9.1	De tekst is aangevuld met de conclusies uit een begin 2018 uitgevoerd inventariserend veldonderzoek, met proefsleuven, voor het westelijke deel van het plangebied Haven 8 te Waalwijk. Een gedeelte van dit onderzoeksgebied ligt binnen het plangebied van het PIP GOL West. Op basis van dit onderzoek kan een deel van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie Waalwijk 3' op de verbeelding van het inpassingsplan GOL West geschrapt worden.
8.4	Het onderdeel 'Natuur' is gewijzigd en luidt als volgt: "In het plangebied worden de EVZ Drongelens kanaal en de EVZ Baardwijkse Overlaat gerealiseerd. Verder wordt aan de westkant van Drunen, nabij de Zeedijk en de Eindstraat een stuk grond als natuur ingericht (herstel van een deel van de Heidijk), behorend tot en aansluiting op het Natuur Netwerk Brabant. Hier dient inrichting, beheer en instandhouding gericht te zijn op de doelsoorten das, insecten/vlinders en amfibieën. De gronden die primair worden aangewend voor de ecologische verbindingzones en het Natuur Netwerk Brabant, hebben de bestemming 'Natuur' gekregen. Daar waar de ecologische verbindingzone andere bestemmingen kruist, is een specifieke functieaanduiding binnen de betreffende bestemmingen opgenomen. Ter plaatse van het Natuur Netwerk Brabant is tevens een gebiedsaanduiding opgenomen. De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden in het algemeen en van ecologische verbindingzone in het bijzonder. Daarnaast zijn deze bestemd voor het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de natuur/landschapselementen/bos en de bijbehorende groeiplaats, verharde en onverharde fiets- en wandelpaden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en extensief recreatief medegebruik. De aanleg, inrichting, beheer en instandhouding van de EVZ Drongelens Kanaal is inmiddels door het Projectplan Drongelens Kanaal van het Waterschap AA en Maas juridisch geborgd. Voor de EVZ Baardwijkse Overlaat is het projectplan nog in ontwikkeling. Hiervoor is al wel een streefbeeld gemaakt (bijlage 32 bij deze toelichting). Dit streefbeeld maakt onderdeel uit van de regels van dit inpassingsplan. De natuurontwikkeling dient plaats te vinden conform dit streefbeeld.
8.4	Het onderdeel waterhuishoudkundige belangen is aangevuld met: "De A-watergangen in het plangebied hebben de bestemming 'Water' gekregen, waarbij de bijbehorende beschermingszone van 5 meter aan weersijden van de waterloop, alsmede de duikers, de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterlopen' hebben gekregen."

8.4	Bij het onderdeel “Groen” is plasdraszone vervangen voor een gebied met hooiland en poelen.
8.4	Bij het onderdeel “Verkeer” is het bepaalde onder ‘g.’ aangevuld met “Daar waar de spoordijk (Halve Zolenlijntje) behouden blijft is hoogopgaande beplanting aan de zuidzijde wel toegestaan. Dit geldt ook ter hoogte van de nieuwe fiets- en wandelbrug in verband met een goede geleiding van reeën en andere dieren door het landschap via de zuidzijde van het Halve Zolenlijntje naar EVZ Drongelens kanaal. Hier is maximaal 5% aan hoogopgaande beplanting toegestaan”.
8.4	De paragraaf is aangevuld met een verduidelijking en toelichting van de te nemen maatregelen aan het Halve Zolenlijntje die met de voorwaardelijke verplichting worden geborgd.
8.4	Het onderdeel “Verkeer-Snelweg 2” is aangevuld met het volgende: “In artikel 5.3.2 sub c is bepaald, dat op- en afrit 38 open mag blijven voor OV en hulpdiensten.”
8.4	Bij Hoofdstuk 3 is een toelichting op de Overige regels (artikel 26) toegevoegd.
10.4	In deze paragraaf is de ter inzagelegging van het PIP, MER, onderliggende stukken en de uitvoeringsbesluiten en de verwerking van de ingediende zienswijzen beschreven en nader toegelicht. Een overzicht van alle wijzigingen (zowel naar aanleiding van de zienswijzen als naar aanleiding van ambtelijke opmerkingen zijn opgenomen in de Nota van beantwoording zienswijzen, als bijlage 24 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd.
10.5	In deze paragraaf is opgenomen dat de Commissie m.e.r. advies heeft uitgebracht over het PIP. Verwezen wordt naar paragraaf 5.5 van de toelichting.
10.6	In deze paragraaf is opgenomen dat de Provinciale Raad voor de Leefomgeving advies heeft uitgebracht over het PIP. Het zogenaamde Brabant Advies. Dit advies is gevoegd bij de Nota van Beantwoording Zienswijzen (bijlage 24) en daar van een reactie voorzien.
10.7	Deze paragraaf is aangevuld met de verdere planning voor de vaststelling van het inpassingsplan.
10.8	De paragraaf is als volgt gewijzigd en aangepast: “Na vaststelling door Provinciale Staten geven Gedeputeerde Staten op geschikte wijze kennis van het vaststellingsbesluit. Gedeputeerde Staten leggen het vaststellingsbesluit en bijbehorende stukken met de uitvoeringsbesluiten ter inzage. Belanghebbenden kunnen tegen beide inpassingsplannen met uitvoeringsbesluiten in eerste en enige aanleg in beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State”.

Bijlagen bij toelichting PIP GOL West

Bijlage 3: Samenvatting MER en Milieueffectrapport voor GOL Oost en GOL West	Aangepaste samenvatting van MER naar aanleiding van toetsingsadvies Commissie m.e.r.
Bijlage 4: Ruimtelijk Kwaliteitsplan, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat	Kleine redactionele wijzigingen.
Bijlage 5: Ruimtelijke ontwerpen, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, NBIC, april 2018	Kleine redactionele wijzigingen.
Bijlage 17: Passende beoordeling en Aanvulling Passende beoordeling; effecten aanlegfase,	AERIUS-berekening is aangepast naar aanleiding van toetsingsadvies Commissie m.e.r..
Bijlage 24: Nota van Beantwoording zienswijzen	Deze bijlage wordt bijgevoegd.
Bijlage 25: Aanvulling op het milieueffectrapport	Deze bijlage wordt toegevoegd naar aanleiding van toetsingsadvies Commissie m.e.r..
Bijlage 26: Voorlopig Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en definitieve toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop.	Deze bijlagen worden bijgevoegd.
Bijlage 27: Verkeersintensiteitenkaart	Deze bijlage wordt toegevoegd.
Bijlage 29: Evaluatierapport Archeologie Haven 8 te Waalwijk	Deze bijlage wordt bijgevoegd vanwege nader onderzoek archeologie uitgevoerd in Waalwijk.
Bijlage 31: Inventarisatieonderzoek flora en fauna	Laatste versie van het onderzoek wordt toegevoegd.
Bijlage 32: Streefbeelden EVZ Baardwijkse Overlaat en EVZ Voordijk	Deze bijlage wordt toegevoegd.

Regels PIP GOL West

Artikel	Wijziging
1.38	Artikel 1.38 onder 1. Wordt aangevuld met de volgende zin: “De op- en afrit 38 mag gebruikt blijven worden door openbaar vervoer en hulpdiensten”.
1.44	Dit begrip wordt geschrapt. De volgende begrippen zijn vernummerd.

3.1	Er wordt een nieuw sub g. toegevoegd, dat als volgt luidt: “natuurontwikkeling in de vorm van hooiland met poelen, voor zover de gronden gelegen zijn grenzend aan de nieuw aan te leggen Randweg Drunen”.
3.3.1	Sub b wordt geschrapt.
4.1	Sub a wordt aangepast en luidt als volgt: “het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden in het algemeen. Wat betreft de EVZ Baardwijkse Overlaat dient dit plaats te vinden conform het streefbeeld zoals beschreven in bijlage 32 bij de toelichting van dit inpassingsplan. Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels. Wat betreft de EVZ Heidijk dient de inrichting, beheer en instandhouding gericht te zijn op de doelsoorten das, insecten/vlinders en amfibieën”.
4.4, 9.5 en 18.4	De titel wordt, overeenkomstig de SVBP2012, gecorrigeerd naar “ <i>Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden</i> ”.
5.1	Sub o wordt aangepast en luidt als volgt: “Ontwikkeling en/of behoud van het Natuur Netwerk Brabant-evz ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone' conform het streefbeeld EVZ Baardwijkse Overlaat, zoals beschreven in bijlage 32 bij de toelichting van dit inpassingsplan. Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels”.
5.1	Sub p is aangevuld: “Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels”.
5.2.2	Er wordt een nieuw sub c. toegevoegd, dat als volgt luidt: “ter hoogte van de Overlaatweg / Drunenseweg dient de aan te leggen ecoduike een minimale breedte te hebben van 1 meter en een hoogte van minimaal 0,75 meter”.
5.3.2	Aan sub c. wordt de volgende zin toegevoegd: “Dit met uitzondering van op- en afrit 38. Deze mogen alleen nog gebruikt worden voor openbaar vervoer en hulpdiensten”.
5.3.3	Dit sublid wordt aangepast en luidt als volgt: “Op het moment van oplevering van de maatregelen in de Baardwijkse Overlaat, te weten: a. een volledige aansluiting 40 Drunen-West; b. de parallelstructuur aan beide zijden van de A59; c. de westelijk randweg Drunen; dient de nieuwe fiets- en wandelbrug, die deel uit gaat maken van het Halve Zolenlijntje ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voorwaardelijke verplichting', gerealiseerd te zijn dan wel dienen de werkzaamhe-

	den om deze brug te realiseren in uitvoering te zijn. Hierbij geldt het als bijlage 23 bij de toelichting gevoegde Architectonisch Ontwerp als uitgangspunt. Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels. Binnen 2 jaar na oplevering van de maatregelen als bedoeld in sub a, b en c dient de nieuwe fiets- en wandelbrug te zijn opgeleverd”
5.3.4	Dit sublid wordt aangepast en luidt als volgt: “De gronden met de bestemming 'Verkeer' direct grenzend aan het Natuur Netwerk Brabant, de aanduiding 'ecologische verbindingszone en/of de bestemming 'Natuur' mogen uitsluitend voor verkeersdoeleinden als bedoeld in artikel 5.1 onder a. tot en met c. in gebruik worden genomen wanneer is voldaan aan de voorwaarde, dat eventuele straatverlichting gericht is op de weg”.
6.1	Er wordt een nieuw sub e. toegevoegd, dat als volgt luidt: “Voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer”.
6.1	Een deel van sub m wordt geschrapt. Deze luidt nu: “Ontwikkeling en/of behoud van Natuur Netwerk Brabant-evz ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone”.
6.3.2	Aan sub c. wordt de volgende zin toegevoegd: “Dit met uitzondering van op- en afrit 38. Deze mogen alleen nog gebruikt worden voor openbaar vervoer en hulpdiensten”.
7.1	Er wordt een nieuw sub e. toegevoegd, dat als volgt luidt: “Voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer”.
8.1	Sub d wordt gewijzigd en luidt als volgt: “ontwikkeling en/of behoud van het Natuur Netwerk Brabant-evz ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone' conform het streefbeeld EVZ Baardwijkse Overlaat, zoals beschreven in bijlage 32 bij de toelichting van dit inpassingsplan. Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels”;
10.4.2	Op verzoek van het waterschap AA en Maas wordt de uitzondering sub c “rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat West” geschrapt.
17.2.2	Sub e: deze wordt aangepast en luidt als volgt:” in aanvulling op het onder d gestelde mogen de gronden met de bestemming 'Verkeer' ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - uitzondering vergunningplicht' uitsluitend voor verkeer in gebruik worden genomen, wanneer de aan te leggen/aangelegde infrastructuur op de betreffende gronden in de Baardwijkse Overlaat niet hoger ligt dan 0,8 meter boven peil. Deze bepaling heeft geen betrekking op voormalige spoorbrug/dijk bedoeld voor snelfietsroute en voetgangersverbinding en daar waar de nieuwe infrastructuur aansluit op de Overlaatweg en A59”.
26.1	De volgende zin is een omissie en wordt daarom geschrapt: “mits daarbij wordt voorzien in de bestemmingen, aanduidingen en de planregels zoals neergelegd in het inpassingsplan”.

Verbeelding PIP GOL West

Locatie/perceel	Wijziging
Waalwijk, ten noordoosten van aansluiting 38	De bestemming 'Waarde – Archeologie Waalwijk 3' wordt gedeeltelijk geschrapt naar aanleiding van het uitgevoerde nader archeologisch onderzoek en het deselectiebesluit van de gemeente Waalwijk.
Waalwijk, sectie K, perceelnummers 107, 125, 126, 127	Ten behoeve van een logischere en effectievere begrenzing van de EVZ ten noorden van aansluiting 40, worden de PIP-grens en de bestemming 'Natuur' aan de westzijde van perceelnummers 125, 126 en 127 uitgebreid met ca. 2.750 m². Aan de zuidzijde van perceelnummer 107 wordt het plangebied met eenzelfde oppervlakte verkleind.
EVZ aan noordkant Baardwijkse Overlaat	De dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterlopen' is te breed opgenomen in het ontwerpplan en wordt verkleind tot een strook van 5 meter vanuit de kant van de watergang.
Drunen, sectie K, perceelnummer 33	De PIP-grens en de bestemming 'Natuur' wordt aan de noord- en oostkant gecorrigeerd overeenkomstig de kadastrale perceelsgrenzen.
Drunen, sectie K, perceelnummer 74	De PIP-grens en de bestemming 'Verkeer' ten behoeve van de verbinding voor landbouwvoertuigen ten zuiden van de Kampgraafweg wordt aan de oostzijde gecorrigeerd tot aan de kadastrale perceelsgrens.
Ten zuiden van aansluiting 40	De aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer – uitzondering vergunningplicht' en 'specifieke vorm van verkeer – voorwaardelijke verplichting' zijn verkeerd op de verbeelding opgenomen. Deze omissie wordt hersteld door de aanduidingen om te wisselen.
Nabij Spoorlaan 2 te Drunen	Correctie van de PIP-grens, de bestemming 'Verkeer' en 'Water' en de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – snelfietsroute' vanwege de nutsvoorziening ter plaatse van Spoorlaan 2.
Diverse stukken SFR	Diverse wijzigingen van de PIP-grens, de bestemming 'Verkeer' en de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – snelfietsroute' ten gevolge van wijzigingen in het ontwerp en de ligging van de SFR vanwege de aanwezige watergang. De (aangepaste) A-watergang ten zuiden van de Spoorlaan nabij de SFR wordt bestemd als 'Water', met een dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterlopen' als beschermingszone en ter plaatse van de duikers.

Ter hoogte van de Overstortweg als overloop tussen twee delen van de EVZ Baardwijkse Overlaat	Ter plaatse van de bestemming Verkeer wordt de aanduiding 'ecologische verbindingszone' opgenomen om de EVZ Baardwijkse Overlaat aan weerszijden van de Overstortweg met elkaar te verbinden.
SFR in Baardwijkse Overlaat	De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voorwaardelijke verplichting' wordt verkleind tot de strook waar de spoordijk wordt open gemaakt en een wandel- en fietsbrug wordt aangelegd.

5.2.2 Ambtshalve wijzigingen in het inpassingsplan GOL Oost

Hieronder ziet u het overzicht van de wijzigingen van inpassingsplan GOL Oost naar aanleiding van ambtshalve opmerkingen.

Toelichting PIP GOL Oost

Paragraaf	Wijziging
Algemeen	Redactionele (niet inhoudelijke) aanpassingen.
1.6	Deze paragraaf is geüpdatet.
1.7	Update vergunningen die worden gecoördineerd bij het PIP: 6. Een vergunning Wet Natuurbescherming bescherming van Natura 2000 7. Twee ontheffingen Wet natuurbescherming bescherming van planten en dieren 8. Een besluit Hogere Grenswaarde Geluid 9. Twee ontheffingen op grond van de Wegenwet (Koninklijk Besluit onttrekken op- en afritten rijksweg) 10. Partiële herziening projectplannen HOWABO en Moerputten/Vlijmense Ven.
1.9 en 1.10	Bestemmingsplan Buitengebied, 3 ^e herziening is vastgesteld 17 januari 2018
3.3.1	Tekstuele aanpassing en aanvulling van de tweede paragraaf met betrekking tot de besluitvorming voor het openhouden van afslag 38 voor hulpdiensten: “Momenteel vindt er overleg plaats met Rijkswaterstaat over het open houden van de aansluitingen 38 (op en afrit) voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Besluitvorming hierover is nog niet afgerond. Dit PIP maakt het open houden voor aansluiting 38 voor openbaar vervoer en de hulpdiensten niet onmogelijk. Indien hier toe wordt besloten zullen binnen het plangebied bepaalde maatregelen worden getroffen in de uitvoeringssfeer (andere belijning, bussluis, etc).”

3.3.2	De figuur van de Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk is aangepast. Het fietspad loopt ten noorden van de A59 op de figuur nu parallel aan het Drongelens Kanaal.
3.3.6	De paragraaf is aangevuld met een beschrijving van de gevolgen/kansen van de voorgenomen maatregelen voor het recreatieverkeer.
4.4.1	De paragraaf is onder het kopje 'Maatregelen en borging ecologie' aangevuld met het volgende: "Het Waterschap Aa en Maas heeft inmiddels het Projectplan EVZ Drongelens kanaal vastgesteld. Dit plan is te vinden op internet. Hiermee is de aanleg, het beheer en instandhouding van deze ecologische verbindingszone voldoende geborgd. Voor de EVZ Baardwijkse Overlaat is inmiddels een streefbeeld bekend. Dit streefbeeld is als bijlage 32 bij deze toelichting gevoegd. Zij maakt ook onderdeel uit van de regels van dit inpassingsplan, zodat de doelsoorten en inrichtingsdoelen zijn vastgelegd. Een nadere uitwerking van dit streefbeeld vindt momenteel plaats. Zowel aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en waterschap. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begrotingen. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook de inrichting, het beheer en de instandhouding voldoende geborgd. Wat betreft de EVZ Heidijk dient de inrichting, beheer en instandhouding gericht te zijn op de doelsoorten das, insecten/vlinders en amfibieën. Zowel aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begroting. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook de inrichting, het beheer en de instandhouding voldoende geborgd.
4.4.2	De paragraaf is onder het kopje 'Maatregelen en borging ecologie' aangevuld met het volgende: "Voor de EVZ Voorrijk is inmiddels een streefbeeld bekend. Dit streefbeeld is als bijlage 32 bij de toelichting van deze toelichting gevoegd. Zij maakt ook onderdeel uit van de regels van dit inpassingsplan, zodat de doelsoorten en inrichtingsdoelen zijn vastgelegd. Een nadere uitwerking van het streefbeeld vindt momenteel plaats. Zowel de aanleg, beheer en instandhouding is een verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en waterschap. Hierover zijn onderling afspraken gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de overheid en hiervoor zijn gelden vrijgemaakt in de vastgestelde begrotingen. Daarmee is de uitvoerbaarheid van de aanleg, maar ook het beheer en het onderhoud voldoende geborgd".
5.3.1	Het ruimtelijk ontwerp is nog een op kleine punten aangepast en aangevuld. Daarom is de afbeelding in deze paragraaf aangepast.
5.5	De gehele tekst van paragraaf 5.5 is vervangen naar aanleiding van het advies van de Commissie M.E.R.: "De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft advies uitgebracht over het MER. In haar voorlopig advies, d.d. 8 februari

	2018, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage aangegeven dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL Oost en GOL West. De Commissie voor de milieueffectrapportage gaf wel aan dat nog ontbrak: 1. een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden en informatie of de stikstofdeposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor de GOL; 2. een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Deze informatie achtte de Commissie voor de milieueffectrapportage essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseerde een aanvulling op het MER op te stellen. Daarnaast adviseerde de Commissie in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn twee aanvullende rapportages opgesteld. Ten eerste een aanvulling op het MER met daarin meer informatie over stikstofdepositie en geluid. Daarnaast is de samenvatting van het MER geactualiseerd. In de geactualiseerde samenvatting is een weergave gegeven van de verkeers- en milieueffecten in zoveel mogelijk kwantitatieve termen van de voorkeursalternatieven voor GOL Oost en GOL West ten opzichte van de huidige situatie als ten opzichte van de autonome ontwikkelingen. De Aanvulling op het milieueffectrapport is als bijlage 25 bij het inpassingsplan opgenomen. De samenvatting van het milieueffectrapport is als bijlage 3 bij het inpassingsplan opgenomen. Deze aanvulling en samenvatting heeft de commissie beoordeeld. De Commissie is van oordeel (definitieve toetsingsadvies van 29 maart 2018) dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de GOL, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. In de (nieuwe) samenvatting van het MER zijn, ondersteund met goed kaartmateriaal, de effecten van de GOL in beeld gebracht, zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2030, zonder GOL) als de huidige situatie (2017). Verandering in verkeersintensiteiten, luchtkwaliteit en aantallen geluidgehinderden zijn daarbij kwantitatief gepresenteerd. Hiermee is naar het oordeel van de Commissie meer toegankelijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen en beter zicht op de effectiviteit en mate van doelbereik van GOL. Het voorlopig en definitieve toetsingsadvies is als bijlage 26 bij het inpassingsplan opgenomen”.
--	--

6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', artikel 5.1 VR, 3e tabel, 2e kolom	Deze is aangevuld met: "Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte".
6.3.3, onderdeel 'Doorwerking plangebied', artikel 11.1 VR, 3e tabel, 2e kolom	Deze is aangevuld met: "Na vaststelling van beide inpassingsplannen zal de herbegrenzing van het NNB meegenomen worden in de jaarlijkse wijziging van de Verordening Ruimte".
6.3.4	Bij het onderdeel 'doorwerking plangebied' is toegevoegd dat een fietsverbinding tussen Nieuwkuijk en Haarsteeg een verbetering betekent voor de verkeersveiligheid voor fietsers.
7.2.1	Paragraaf is als volgt aangevuld: "Uit tabel 4.3 van de samenvatting MER (bijlage 3 bij de toelichtingen van beide inpassingsplannen) blijkt dat op 9 van de 10 in het MER geselecteerde straten de verkeersintensiteit afneemt (ook ten aanzien van de huidige situatie in 2017). Deze straten zijn als representatief voor de hoeveelheid verkeer in de kernen aangewezen op basis van berekeningen met het verkeersmodel. Enkel op de Statenlaan is sprake van een toename van verkeer op het deel ten zuiden van de Overlaatweg. Op dit deel is een toename niet ongewenst. Enkel op het noordelijk deel van de Statenlaan (ten noorden van de Overlaatweg) is een reductie van het verkeer beoogd. Volgens het verkeersmodel is op dit deel sprake van een afname van circa 2.500 tot 3.000 mvt/etm. Hiermee is op het wegvak ten noorden van de Overlaatweg dus sprake van een gewenste situatie. Als bijlage 27 bij dit PIP is een overzicht gevoegd van de ontwikkelingen in de verkeersstromen in o.a. de situatie in 2030 zonder GOL-maatregelen en de situatie in 2030 inclusief GOL-maatregelen op een aantal belangrijke wegen. Ook hier is (op kaartmateriaal) goed te zien waar de verkeersstromen afnemen en toenemen".
7.2.2	Paragraaf is als volgt aangevuld: "Uit tabel 3.3 van de samenvatting MER (bijlage 3 bij de toelichtingen van beide inpassingsplannen) blijkt dat alle 5 in het MER geselecteerde straten de verkeersintensiteit afneemt (ook ten aanzien van de huidige situatie in 2017). Deze straten zijn als representatief voor de hoeveelheid verkeer in de kernen aangewezen op basis van berekeningen met het verkeersmodel. Als bijlage 27 bij dit PIP is een overzicht gevoegd van de ontwikkelingen in de verkeersstromen in o.a. de situatie in 2030 zonder GOL-maatregelen en de situatie in 2030 inclusief GOL-maatregelen op een aantal belangrijke wegen. Ook hier is (op kaartmateriaal) goed te zien waar de verkeersstromen afnemen en toenemen".

7.3.2	Bij het onderdeel “Hogere grenswaarden” is opgenomen dat de besluiten hogere grenswaarden zijn gecoördineerd bij het PIP.
7.3.2	Bij het onderdeel “Hoofdwegennet” is het volgende toegevoegd: “Een besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds betreft een aparte openbare procedure met de mogelijkheid van inspraak en beroep. In dit kader is inmiddels een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is nagenoeg afgerond. De conclusie is dat er een procedure moet worden opgestart gericht op wijziging van de productieplafonds. In het voorjaar van 2018 zal dit gebeuren. Het is aannemelijk, dat het besluit tot wijziging van GPP's zal worden genomen conform de aanvraag. Hiermee is de uitvoering van de PIP in voldoende mate zeker gesteld”.
7.3.3	Bij het onderdeel “Hogere grenswaarden” is opgenomen dat de besluiten hogere grenswaarden zijn gecoördineerd bij het PIP.
7.3.3	Het onderdeel ‘Gevolgen wegen elders’ is aangevuld met mitigerende maatregelen die worden getroffen voor de indirecte geluidseffecten op de Vijfhoevenlaan, Spoorloon en Overlaatweg. Het onderdeel is tevens aangevuld met een drietal overige mitigerende maatregelen.
7.3.3	Bij het onderdeel “Hoofdwegennet” is het volgende toegevoegd: “Een besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds betreft een aparte openbare procedure met de mogelijkheid van inspraak en beroep. In dit kader is inmiddels een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is nagenoeg afgerond. De conclusie is dat er een procedure moet worden opgestart gericht op wijziging van de productieplafonds. In het voorjaar van 2018 zal dit gebeuren. Het is aannemelijk, dat het besluit tot wijziging van GPP's zal worden genomen conform de aanvraag. Hiermee is de uitvoering van de PIP in voldoende mate zeker gesteld”.
7.7.2	Het onderdeel beschermde soorten is aangevuld. Als bijlage 31 is het definitieve veldinventarisatie onderzoek bijgevoegd. In het achtergrondrapport Natuur zijn al vele inventarisatiegegevens opgenomen op basis van bureauonderzoeken en eerste veldinventarisaties. De onderzoeken zijn inmiddels afgerond en een en ander is vastgelegd in bijlage 31. Op basis van de onderzoeken zijn ontheffingen aangevraagd voor de buizerd en das. Deze zijn gecoördineerd bij het PIP. In 2018 vindt aanvullend op de al uitgevoerde onderzoeken nog aanvullend onderzoek plaats naar de aanwezigheid en effecten op kleine marterachtigen als de bunzing. Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat negatieve effecten op kleine marterachtigen niet zijn uit te sluiten, zal voor deze soortgroep een aanvullende ontheffing worden aangevraagd. In die ontheffing worden eventuele nadere mitigerende maatregelen om effecten te minimaliseren uitgewerkt.

	Het is aannemelijk dat deze ontheffing zal worden verleend, waarmee de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is verzekerd.
7.7.2	De paragraaf over de wijze van compensatie is aangepast. Beschreven wordt, dat compensatie o.a. plaats vindt in niet gerealiseerde delen van NNB –EVZ, conform artikel 5.7 lid 1 van de Verordening Ruimte. Binnen het plangebied van GOL West dient circa 4,75 ha NNB gecompenseerd te worden. Er is circa 9,19 ha beschikbaar. Er zijn dus ruim voldoende mogelijkheden voor compensatie.
7.7.3	De paragraaf over de wijze van compensatie is aangepast. Beschreven wordt, dat compensatie o.a. plaats vindt in niet gerealiseerde delen van NNB –EVZ, conform artikel 5.7 lid 1 van de Verordening Ruimte. Binnen het plangebied van GOL Oost dient circa 1,17 ha NNB gecompenseerd te worden. Er is circa 3,25 ha beschikbaar. Er zijn dus ruim voldoende mogelijkheden voor compensatie.
7.7.3	Het onderdeel beschermde soorten is aangevuld. Als bijlage 31 is het definitieve veld-inventarisatie onderzoek bijgevoegd. In het achtergrondrapport Natuur zijn al vele inventarisatiegegevens opgenomen op basis van bureauonderzoeken en eerste veldinventarisaties. De onderzoeken zijn inmiddels afgerond en een en ander is vastgelegd in bijlage 31. Op basis van de onderzoeken zijn ontheffingen aangevraagd voor de poelkikker, de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis. Deze zijn gecoördineerd bij het PIP. In 2018 vindt aanvullend op de al uitgevoerde onderzoeken nog aanvullend onderzoek plaats naar de aanwezigheid en effecten op kleine marterachtigen als de bunzing. Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat negatieve effecten op kleine marterachtigen niet zijn uit te sluiten, zal voor deze soortgroep een aanvullende ontheffing worden aangevraagd. In die ontheffing worden eventuele nadere mitigerende maatregelen om effecten te minimaliseren uitgewerkt. Het is aannemelijk dat deze ontheffing zal worden verleend, waarmee de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is verzekerd.
7.9.1	De tekst is aangevuld met de conclusies uit een begin 2018 uitgevoerd inventariserend veldonderzoek, met proefsleuven, voor het westelijke deel van het plangebied Haven 8 te Waalwijk. Een gedeelte van dit onderzoeksgebied ligt binnen het plangebied van het PIP GOL West. Op basis van dit onderzoek kan een deel van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie Waalwijk 3' op de verbeelding van het inpassingsplan GOL West geschrapt worden.
8.4	Het onderdeel over de beschrijving van de bestemming Natuur is gewijzigd en luidt als volgt: "In het plangebied wordt een ecologische verbindingszone gerealiseerd langs de Voordijk ten oosten van Vlijmen. Verder zuidelijk wordt een

	ecologische verbinding in en aansluitend op de tunnel onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch tot stand gebracht. Al deze gronden hebben de bestemming 'Natuur' gekregen. Daar waar de ecologische verbindingzone andere bestemmingen kruist, is een specifieke functieaanduiding binnen de betreffende bestemmingen opgenomen. De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden in het algemeen en van ecologische verbindingzones in het bijzonder. Daarnaast zijn deze bestemd voor het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de natuur/landschapselementen/bos en de bijbehorende groeiplaats, verharde en onverharde fiets- en wandelpaden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en extensief recreatief medegebruik. Voor de inrichting van deze EVZ Voordijk is een streefbeeld gemaakt (bijlage 32 bij deze toelichting). Dit streefbeeld maakt onderdeel uit van de regels van dit inpassingsplan. De natuurontwikkeling dient plaats te vinden conform dit streefbeeld”.
8.4	Het onderdeel over de beschrijving van de bestemming Verkeer – Snelweg 1 is het volgende aangevuld: “Voor de ecotunnel onder de A59 is bepaald, dat de breedte minimaal 20 meter dient te bedragen en de doorgangshoogte minimaal 2,4 meter”.
8.4	Het onderdeel waterhuishoudkundige belangen is aangevuld met: “De A-watergangen in het plangebied hebben de bestemming 'Water' gekregen, waarbij de bijbehorende beschermingszone van 5 meter aan weersijden van de waterloop, alsmede de duikers, de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterlopen' hebben gekregen.”
8.4	Bij Hoofdstuk 3 is een toelichting op de Overige regels (artikel 26) toegevoegd.
10.4	In deze paragraaf is de ter inzagelegging van het PIP, MER, onderliggende stukken en de uitvoeringsbesluiten en de verwerking van de ingediende zienswijzen beschreven en nader toegelicht. Een overzicht van alle wijzigingen (zowel naar aanleiding van de zienswijzen als naar aanleiding van ambtelijke opmerkingen zijn opgenomen in de Nota van beantwoording zienswijzen, als bijlage 24 bij de toelichting van beide inpassingsplannen gevoegd.
10.5	In deze paragraaf is opgenomen dat de Commissie m.e.r. advies heeft uitgebracht over het PIP. Verwezen wordt naar paragraaf 5.5 van de toelichting.
10.6	In deze paragraaf is opgenomen dat de Provinciale Raad voor de Leefomgeving advies heeft uitgebracht over het PIP. Het zogenaamde Brabant Advies. Dit advies is gevoegd bij de Nota van Beantwoording Zienswijzen (bijlage 24) en daar van een reactie voorzien.
10.7	Deze paragraaf is aangevuld met de verdere planning voor de vaststelling van het inpassingsplan.

10.8	De paragraaf is als volgt gewijzigd en aangepast: “Na vaststelling door Provinciale Staten geven Gedeputeerde Staten op geschikte wijze kennis van het vaststellingsbesluit. Gedeputeerde Staten leggen het vaststellingsbesluit en bijbehorende stukken met de uitvoeringsbesluiten ter inzage. Belanghebbenden kunnen tegen beide inpassingsplannen met uitvoeringsbesluiten in eerste en enige aanleg in beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State”.
------	--

Bijlagen bij toelichting PIP GOL Oost

Bijlage 3: Samenvatting MER en Milieueffectrapport voor GOL Oost en GOL West	Aangepaste samenvatting van MER naar aanleiding van toetsingsadvies Commissie m.e.r..
Bijlage 4: Ruimtelijk Kwaliteitsplan, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat	Kleine redactionele wijzigingen.
Bijlage 5: Ruimtelijke ontwerpen, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, NBIC, april 2018	Kleine redactionele wijzigingen.
Bijlage 17: Passende beoordeling en Aanvulling Passende beoordeling; effecten aanlegfase,	AERIUS-berekening is aangepast naar aanleiding van toetsingsadvies Commissie m.e.r..
Bijlage 24: Nota van Beantwoording zienswijzen	Deze bijlage wordt toegevoegd.
Bijlage 25: Aanvulling op het milieueffectrapport	Deze bijlage wordt toegevoegd naar aanleiding van toetsingsadvies Commissie m.e.r..
Bijlage 26: Voorlopig Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en definitieve toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop.	Deze bijlagen worden toegevoegd.
Bijlage 27: Verkeersintensiteitenkaart	Deze bijlage wordt toegevoegd.
Bijlage 29: Evaluatierapport Archeologie Haven 8 te Waalwijk	Deze bijlage wordt toegevoegd vanwege nader onderzoek archeologie uitgevoerd in Waalwijk.
Bijlage 31: Inventarisatieonderzoek flora en fauna	Laatste versie van het onderzoek wordt toegevoegd.
Bijlage 32: Streefbeeld EVZ Baardwijkse Overlaat en EVZ Voordijk	Deze bijlage wordt toegevoegd.

Regels PIP GOL Oost

Artikel	Wijziging
1.36	Sub 2. wordt aangevuld met de volgende passage: “die tevens de HoWaBo-gebieden aan weerszijden van de A59 met elkaar verbindt”. Sub 3. wordt verduidelijkt en luidt na wijziging als volgt: “Realisatie van de compartimenteringskade met bijbehorende kunstwerken ten zuidwesten van het Engelermeer tussen het hoge en het lage deel (peilgebied) van HoWaBo.”
1.41	Dit begrip wordt geschrapt.
3.3.1	Sub b wordt geschrapt.
4.1	Sub a wordt gewijzigd en luidt als volgt: “het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden in het algemeen. Wat betreft de EVZ Voordijk dient dit plaats te vinden conform het streefbeeld zoals beschreven in bijlage 32 bij de toelichting van dit inpassingsplan. Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels”.
4.4, 10.5, 16.4 en 17.4	De titel wordt, overeenkomstig de SVBP2012, gecorrigeerd naar “Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden”.
5.1	Sub b wordt gewijzigd en luidt als volgt: “ontwikkeling en/of behoud van het Natuur Netwerk Brabant-evz ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone' conform het streefbeeld EVZ Voordijk, zoals beschreven in bijlage 32 bij de toelichting van dit inpassingsplan. Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels”.
5.2.2	Er wordt een nieuw sub c. toegevoegd, dat als volgt luidt: “ter hoogte van de De Bellaard, de Vijfhoevenlaan en de Engelseweg dienen de doorlopende oevers onder de aan te leggen bruggen een loopstrook te hebben van minimaal 1,5 meter en dient de hoogte tussen de loopstrook en het plafond van de faunavoorziening (ecoduiker) minimaal 2 meter te zijn;”
5.3.5	Dit sublid wordt onder a aangevuld met: “De locatie van de schermen dient akkoord te zijn bevonden door een eco-loog”.
5.3.6	Dit sublid wordt aangepast en luidt als volgt: “De gronden met de bestemming 'Verkeer' direct grenzend aan het Natuur Netwerk Brabant, de aanduiding 'ecologische verbindingszone' en/of de bestemming 'Natuur' mogen uitsluitend voor verkeersdoeleinden als bedoeld in artikel 5.1 onder a. tot en met c. in gebruik worden genomen wanneer is voldaan aan de voorwaarde, dat eventuele straatverlichting gericht is op de weg”.

6.1	Sub I wordt gewijzigd en luidt als volgt: “ontwikkeling en/of behoud van natuurwaarden ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingzone’”.
6.2.2	Er wordt een nieuw sub f. toegevoegd, dat als volgt luidt: “de breedte van de ecotunnel onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch dient minimaal 20 meter te bedragen. De doorgangshoogte dient minimaal 2,4 meter te bedragen”.
8.1	Sub d wordt gewijzigd en luidt als volgt: “ontwikkeling en/of behoud van het Natuur Netwerk Brabant-evz ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingzone' conform het streefbeeld EVZ Voordijk, zoals beschreven in bijlage 32 bij de toelichting van dit inpassingsplan. Deze bijlage maakt onderdeel uit van deze regels”.
9.5.2	Sub c wordt geschrapt.
11.4.2	Sub c wordt geschrapt.
16.4.2	Sub d wordt geschrapt.
17.4.2	Sub c wordt geschrapt.
24.1	De kruisverwijzing naar de toepasselijke voorwaardelijke verplichtingen wordt aangevuld.
25.1	De volgende zin is een omissie en wordt daarom geschrapt : “mits daarbij wordt voorzien in de bestemmingen, aanduidingen en de planregels zoals neergelegd in het inpassingsplan”.

Verbeelding PIP GOL Oost

Locatie/perceel	Wijziging
SFR Spoorlaan tussen Drunen en Nieuwkuijk nabij Ei van Drunen	Als gevolg van een omissie is een riooltransportleiding van het waterschap niet op de verbeelding opgenomen ter plaatse van de SFR. Dit wordt gecorrigeerd. De dubbelbestemming 'Leiding – Water' wordt op de verbeelding opgenomen.
Nabij kruising Middelweg-Venbroekstraat te Nieuwkuijk	Geringe correctie van de PIP-grens, de bestemming 'Verkeer' en de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – snelfietsroute' naar aanleiding van een praktischere uitwerking van het ontwerp van de SFR.
Parallelweg-West te Vlijmen, nabij aansluiting 43	Geringe correctie van de PIP-grens, de bestemming 'Verkeer' en de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – snelfietsroute' naar aanleiding van een praktischere uitwerking van het ontwerp van de SFR.

Parallelweg-Oost 92 te Vlijmen (sectie H, perceelnummer 5727)	De PIP-grens en de bestemming 'Verkeer' worden aan de zuidzijde uitgebreid overeenkomstig de aankoopgrenzen.
Industriestraat 1/1A te Vlijmen	De PIP-grens en de bestemming 'Verkeer' worden gecorrigeerd op basis van een grondtransactie tussen gemeente en eigenaar.
Aansluiting 45, zuidzijde	In het ontwerp PIP is een strookje 'Waterstaat – Waterberging' opgenomen. Deze dubbelbestemming wordt geschrapt. Iets westelijker ontbreekt een strookje van de bestaande waterkering op de verbeelding. Hier wordt de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen.
Vlijmen, sectie N, perceelnummer 5045	De PIP-grens en de bestemming 'Natuur' wordt aan de zuidoostkant uitgebreid overeenkomstig de kadastrale perceelsgrenzen.
Engelenseweg	Doorzetten dubbelbestemming waterkering Engelenseweg.
SFR Spoorlaan	Dubbelbestemming Water – Waterloop doorgezet langs de SFR.

5.2.3 Ambtshalve wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten

De uitvoeringsbesluiten zijn op enkele punten redactioneel herzien.

Daarnaast heeft er een herberekening plaatsgevonden van de stikstofdepositie in de AERIUS-berekening voor de vergunning Wet natuurbescherming, bescherming van Natura 2000 (bijlage II bij de Passende Beoordeling). Dit naar aanleiding van het voorlopig advies van de Commissie van 1 februari 2018. Gebleken was namelijk dat er per abuis sprake was van een invoerfout bij de berekening van de referentiesituatie. In de nieuwe berekening is te zien dat de emissie van NO_x daalt met 1.094,31 kg/jaar en dat de emissie van NH₃ daalt met 299,85 kg/jaar. Dit is als zodanig in de definitieve vergunning Wet natuurbescherming, bescherming van Natura 2000 aangepast.

BIJLAGEN

Bijlage 1:

Voorlopig toetsingsadvies en definitief toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

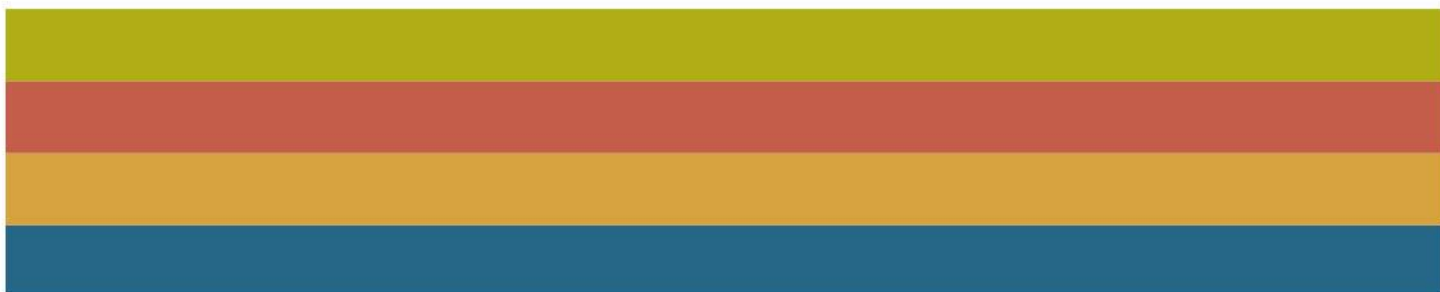
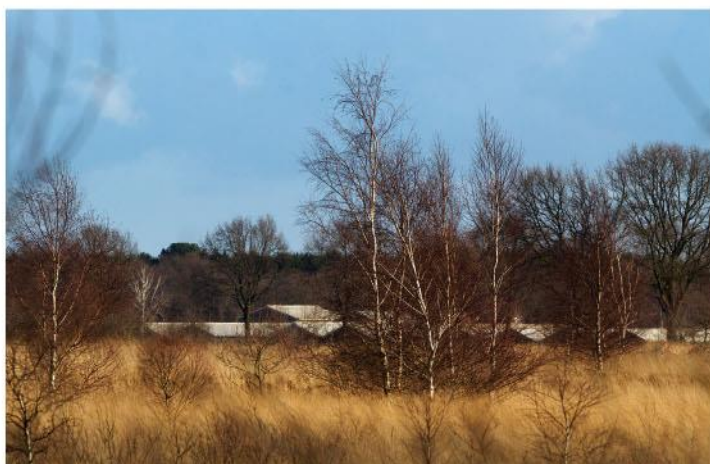


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

1 februari 2018 / projectnummer: 2981



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Noord-Brabant heeft samen met een aantal overheden en organisaties een programma ontwikkeld voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving van de A59 tussen Den Bosch en Waalwijk. Dit programma, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), heeft als doel de economische vitaliteit van het gebied en de leefomgevingskwaliteit van de bewoners en gebruikers te verbeteren. De veiligheid op de A59 wordt vergroot door gevaarlijke op- en afritten op te heffen en de doorstroming wordt beter door de aanleg van (parallel-)wegen. Ook worden maatregelen genomen om de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied te verhogen en om meer bescherming te bieden tegen hoog water.

Om uitvoering te geven aan de verschillende projecten van het programma, worden deze projecten ruimtelijk vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming daarover wordt de plan-m.e.r.-procedure doorlopen en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de twee onderscheiden deelgebieden, GOL-Oost en GOL-West. In een Passende beoordeling zijn de gevolgen van de maatregelen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden beschreven.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

GOL-Oost

Uit het MER blijkt dat voor GOL-Oost de vooraf vastgestelde doelen worden bereikt, zowel met het zogeheten 'NRD-alternatief' als met de 'Variant met verlegde toe- en afrit', uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde.² Het doel om het verkeer in de kernen te reduceren wordt bij de variant met de verlengde toe- en afrit beter gehaald dan bij het NRD-alternatief. De verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidbelasting doet zich met name voor bij de wegen van en naar de huidige aansluiting 44 (Vlijmen-oost). De variant met verlengde toe- en afrit is benoemd als voorkeur. Deze variant leidt tot de beste spreiding van het verkeer en daardoor een iets grotere afname van het aantal geluid belaste woningen (> 53 dB) en een licht grotere verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie laat zien in vergelijking met het NRD-alternatief.

GOL-West

Ook voor GOL-West worden de vooraf vastgestelde doelen bereikt, zowel met het 'NRD-alternatief' als met de 'Variant nabij de Overstortweg', ook hier uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde. De afname van de geluidbelasting doet zich bij het NRD-alternatief voor bij circa 50 woningen, bij de variant nabij de Overstortweg bij circa 40 woningen. Hier is het NRD-alternatief benoemd als voorkeur, met dien verstande dat de nieuwe randweg 20 meter

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt of door het nummer 2981 op www.commissie-mer.nl in te vullen in het zoekvak.

² Uit het MER blijkt dat vergeleken met de referentiesituatie in 2030 minder dan 100 woningen met een geluidbelasting hoger dan 53 dB worden ontlast.

verder van de Heidijk wordt gelegd als waar in het NRD-alternatief van is uitgegaan. Ook wordt voor de Baardwijkse Overlaat gekozen voor het openmaken van de gehele spoordijk in plaats van de brede 'waterslinger' die onderdeel uitmaakte van het NRD-alternatief. Met het volledig openmaken wordt het cultuurhistorische karakter van de spoorlijn gemarkeerd en ook de openheid in het gebied versterkt.

Oordeel over het MER

De Commissie is van oordeel dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West. Er ontbreekt echter nog:

- een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden. Deze dient uit te gaan van aanwezige lijnbronnen in plaats van één enkele puntbron voor verkeersemissies, zoals nu als uitgangspunt is gebruikt. Ook maakt het MER niet duidelijk of de stikstofemissies/-deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL;
- een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen naar verwachting meer afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

Bovengenoemde informatie acht de Commissie essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseert hiervoor een aanvulling op het MER op te stellen.

Daarnaast merkt de Commissie op dat:

- alle doelen kwalitatief zijn geformuleerd. Voor geluid geldt bijvoorbeeld als doelstelling het realiseren van een reductie van het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van >53 dB. Niet is aangegeven met hoeveel woningen of met welke percentage het aantal gevoelige bestemmingen door het GOL diende af te nemen. In de diverse achtergronddocumenten is overigens wel kwantitatieve informatie te vinden over de mate waarin verbetering of verslechtering plaatsvindt. Deze kwantitatieve informatie acht de Commissie behulpzaam bij de beoordeling van de effectiviteit van de onderzochte alternatieven en varianten.
- de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen zijn afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval. Uit de informatie in de diverse achtergrondrapporten is bovenstaande informatie weliswaar af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk.

De Commissie adviseert daarom ten behoeve van de verdere besluitvorming in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Effecten stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

Uit de Aerius-berekeningen blijkt dat lokaal sprake is van een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen de Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en Langstraat. Aangegeven is dat de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS) van toepassing is en dat er als onderdeel van het PAS maatregelen worden genomen waarmee het negatieve effect van GOL wordt gemitigeerd.

De Commissie merkt op dat:

- de verkeersemissies in zowel de referentiesituatie als in de plansituatie lijken te zijn berekend uitgaande van één puntbron. Dit acht zij gezien de relatief korte afstand tot de Natura 2000-gebieden en de omvang van het plangebied geen juiste wijze van modellering. Op bepaalde receptorpunten zal daardoor namelijk sprake zijn van een onderschatting en op andere punten van een overschatting van de stikstofdepositie;
- slechts beperkt inzicht is gegeven in de gebruikte modelinvoergegevens. Zo zijn alleen de emissies in de vorm van NO_x en NH₃ per jaar aangegeven, maar niet de gehanteerde verkeersintensiteiten, rijsnelheden, wegen en verdeling van licht en (middel)zwaar verkeer. Hierdoor zijn de resultaten van de emissieberekeningen onvoldoende navolgbaar. Ook is het niet duidelijk waarom de emissies van NH₃ in de plansituatie significant toenemen en de NO_x-emissies juist dalen ten opzichte van de referentiesituatie;³
- het onduidelijk is in hoeverre een aangepaste Aerius berekening met lijnbronnen past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS voor het GOL.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER een goed navolgbare en correcte emissie- en depositieberekening te presenteren uitgaande van aanwezige lijnbronnen. Geef aan of de emissies/deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL.

2.2 Geluidbelasting

In het MER zijn de aantallen geluid belaste woningen / geluidgevoelige bestemmingen bepaald zonder rekening te houden met mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Onder andere langs Rijksweg A59 is het realiseren van een aantal geluidschermen doelmatig en ook bij gemeentelijke wegen van GOL-West en -Oost zijn een aantal mitigerende maatregelen doelmatig. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen / geluidgevoelige bestemmingen verder afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER het effect van genoemde maatregelen op het aantal geluid belaste woningen > 53 dB in beeld te brengen.

³ Omdat gerekend is voor hetzelfde planjaar (2021) kan het dus ook niet liggen aan wijzigingen in toekomstige emissies van het verkeer.

2.3 Toegankelijkheid van de informatie

In het MER en de diverse achtergrondrapporten zijn de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat het op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval is. Uit de informatie in de diverse achtergronddocumenten is dit weliswaar na wat 'puzzelwerk' af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk. Het is daardoor lastig om een goed overzicht te krijgen van de milieueffecten (verkeersintensiteiten, geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid) ten opzichte van de huidige situatie. Ook is weinig toegankelijk in welke mate verbetering of verslechtering plaatsvindt.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de verdere besluitvorming in een (samenvattende) notitie de verkeers- en milieueffecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West voor de relevante wegen te presenteren ten opzichte van zowel de huidige situatie als ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Presenteer de milieueffecten daarbij zo veel mogelijk in kwantitatieve termen, bijvoorbeeld (verandering in) verkeersintensiteiten, reistijden, aantallen ongevallen, aantallen woningen binnen de verschillende relevante geluid- en luchtconcentratiecontouren en plaatsgebonden en groepsrisico's. Bovenstaande maakt de informatie beter toegankelijk voor besluitvormers, omwonenden en andere directbetrokkenen. Ook geeft dit goed in- en overzicht van de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Wie zit er in de werkgroep?

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Geert Draaijers (secretaris)

Hans Huizer

Sjef Jansen

Wim Keijzers

Henk Otte

Tom Smit (voorzitter)

Wat is het besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Provinciaal Inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r. <http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten C/D1 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden.

Wie besluit over Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant?

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant, zij zijn bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen, voor zover relevant voor het milieueffectrapport in haar advies verwerkt.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [2981](#) in te vullen in het zoekvak.

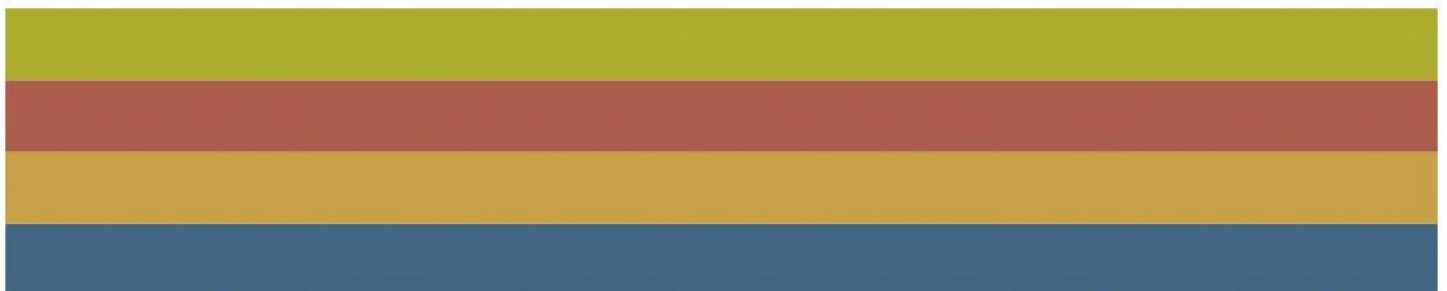
Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

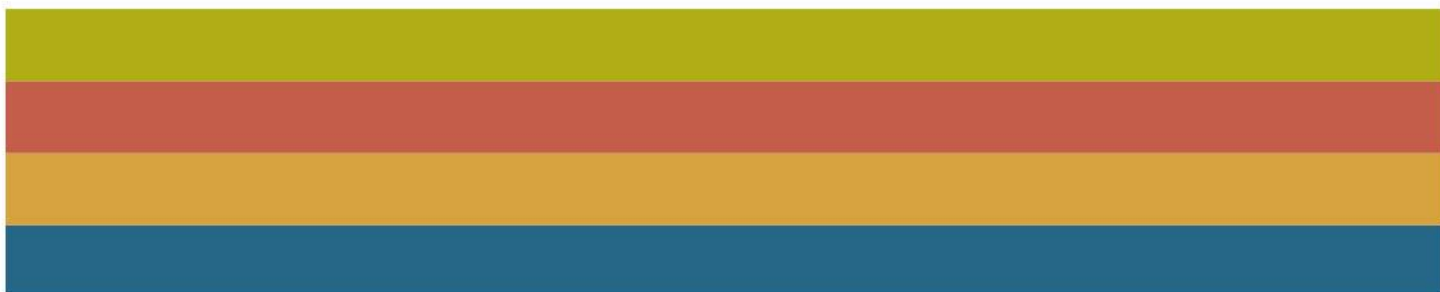
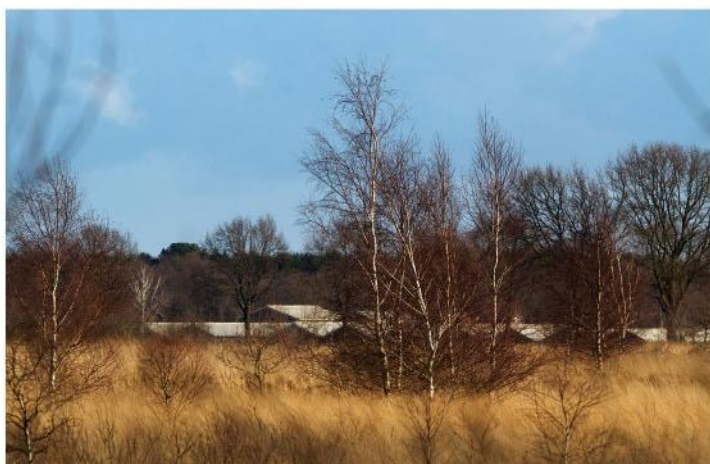


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

29 maart 2018 / projectnummer: 2981



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling daarop

De Provincie Noord-Brabant heeft samen met een aantal overheden en organisaties een programma ontwikkeld voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving van de A59 tussen Den Bosch en Waalwijk. Dit programma, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), heeft als doel de economische vitaliteit van het gebied en de leefomgevingskwaliteit van de bewoners en gebruikers te verbeteren. De veiligheid op de A59 wordt vergroot door gevaarlijke op- en afritten op te heffen en de doorstroming wordt beter door de aanleg van (parallel-)wegen. Ook worden maatregelen genomen om de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied te verhogen en om meer bescherming te bieden tegen hoog water.

Om uitvoering te geven aan de verschillende projecten van het programma, worden deze projecten ruimtelijk vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming daarover wordt de plan-m.e.r.-procedure doorlopen en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de twee onderscheiden deelgebieden, GOL-Oost en GOL-West. In een Passende beoordeling zijn de gevolgen van de maatregelen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden beschreven. De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ is gevraagd zich uit te spreken over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling daarop.

De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

In haar advies, d.d. 8 februari 2018, heeft de Commissie aangegeven dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West. Wel ontbrak nog:

- een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden en informatie of de stikstofdeposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL;
- een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn.

Bovengenoemde informatie achtte de Commissie essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseerde hiervoor een aanvulling op het MER op te stellen. Daarnaast adviseerde de Commissie in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

Met de aanvulling op het MER is in deze omissies voorzien. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt of door het nummer [2981](#) op www.commissie-siemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Stikstofdepositie

MER

In het MER ontbreekt een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden. Deze dient uit te gaan van aanwezige lijnbronnen in plaats van één enkele puntbron voor verkeersemisies, zoals nu als uitgangspunt lijkt te zijn gebruikt. Ook maakt het MER niet duidelijk of de stikstofemissies/-deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL.

Aanvulling op het MER

In de aanvulling op het MER zijn nieuwe stikstofberekeningen gepresenteerd. Voor de daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn kaarten bijgevoegd en wordt verwezen naar het achtergrondrapport verkeer. De Commissie kan op basis van deze informatie niet controleren of in de Aerius-stikstofberekeningen de juiste verkeersgegevens (intensiteiten, snelheden, aandeel vrachtverkeer) zijn ingevoerd.

In de aanvulling is aangegeven dat in de eerdere berekening van de referentiesituatie sprake was van een invoerfout. De stikstofemissie blijkt in de referentiesituatie hoger dan in de eerdere, foutieve, berekening. Het effect van de plansituatie is daardoor lager dan in de eerdere berekening. Er blijft echter sprake van een toename van de depositie ten opzichte van de referentiesituatie als gevolg van de aantrekkende werking van het verkeer op de N261. Langs deze weg liggen stikstofgevoelige habitattypen van het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen.

Aangegeven is dat vanwege de gewijzigde stikstofdepositie de al afgegeven ontwerpbeschikking op de vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming zal worden aangepast. Bij toetsing van de vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming door de Omgevingsdienst Brabant Noord is gebleken dat de berekende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van het GOL past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS. In de aanvulling op het MER noch in de ontwerpbeschikking is overigens aangegeven hoe groot deze gereserveerde ruimte voor het GOL in het PAS precies is.

- De Commissie adviseert bij het besluit nog de verkeersgegevens te presenteren die zijn gebruikt voor de Aerius-stikstofberekeningen. Geef ook aan hoe groot de gereserveerde stikstofdepositieruimte in het PAS is voor het GOL.

2.2 Geluid

MER

In het MER ontbreekt een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen naar verwachting meer afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

Aanvulling op het MER

Omdat het aantal woningen in GOL-West waar mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn gering is (24), is er voor gekozen alleen aanvullende berekeningen voor GOL-Oost uit te voeren. In de aanvulling op het MER is het aantal geluidgevoelige bestemmingen gepresenteerd met en zonder mitigerende maatregelen voor vijf geluidklassen, te weten 50–54 dB, 55–59 dB, 60–64 dB, 65–69 dB en 70 dB of meer. Ook is per geluidklasse inzicht gegeven in het aantal geluidgehinderden personen en het totaal geluidbelast oppervlak. Met de aanvulling is hiermee voldoende informatie beschikbaar gekomen voor de besluitvorming.

In de huidige situatie, referentiesituatie en na uitvoering van het voorkeursalternatief GOL-Oost (inclusief wettelijke verplichte mitigerende maatregelen), blijkt het totaal aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van 50 dB of meer, 4986, 5410 respectievelijk 4870 te bedragen. Uitvoering van GOL-Oost inclusief wettelijk verplichte geluidmaatregelen zorgt dus ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor een afname van het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen van *ca* 10%. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de afname *ca* 2%. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt meer af, namelijk met *ca* 22% ten opzichte van de autonome ontwikkeling en *ca* 16% ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal ernstig geluidhinderden neemt meer af dan het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen omdat het voorkeursalternatief een groot effect heeft op de hoogst belaste geluidgevoelige bestemmingen (geluidbelasting $\geq$ 70 dB).

2.3 Samenvattende notitie

MER

De Commissie signaleerde dat:

- alle doelen voor het GOL kwalitatief zijn geformuleerd. Voor geluid geldt bijvoorbeeld als doelstelling het realiseren van een reductie van het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van >53 dB. Niet is aangegeven met hoeveel woningen of met welke percentage het aantal belaste gevoelige bestemmingen door het GOL diende af te nemen. In de diverse achtergronddocumenten is overigens wel kwantitatieve informatie te vinden over de mate waarin verbetering of verslechtering plaatsvindt. Deze kwantitatieve informatie acht de Commissie behulpzaam bij de beoordeling van de effectiviteit van de onderzochte alternatieven en varianten.
- de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen zijn afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval. Uit de informatie in de diverse achtergrondrapporten is bovenstaande informatie weliswaar af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk.

De Commissie heeft daarom geadviseerd ten behoeve van de verdere besluitvorming in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

Aanvulling op het MER

In de (nieuwe) samenvatting van het MER zijn, ondersteund met goed kaartmateriaal, de effecten van het GOL in beeld gebracht, zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling

(2030, zonder GOL) als de huidige situatie (2017). Verandering in verkeerintensiteiten, lucht-kwaliteit en aantallen geluidgehinderden zijn daarbij kwantitatief gepresenteerd. Hiermee is naar het oordeel van de Commissie meer toegankelijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen en beter zicht op de effectiviteit en mate van doelbereik van GOL.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar de ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Dr. Geert Draaijers (secretaris)

Ir. Hans Huizer

Drs. Sjef Jansen

Ir. Wim Keijsers

Ir. Henk Otte

Mr. Tom Smit (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat (<http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer>). Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C/D1 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden.

Bevoegd gezag

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant

Initiatiefnemer

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Alle zienswijzen en adviezen die de Commissie van het bevoegd heeft ontvangen, heeft ze gelezen en in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 2981 in te vullen in het zoekvak.

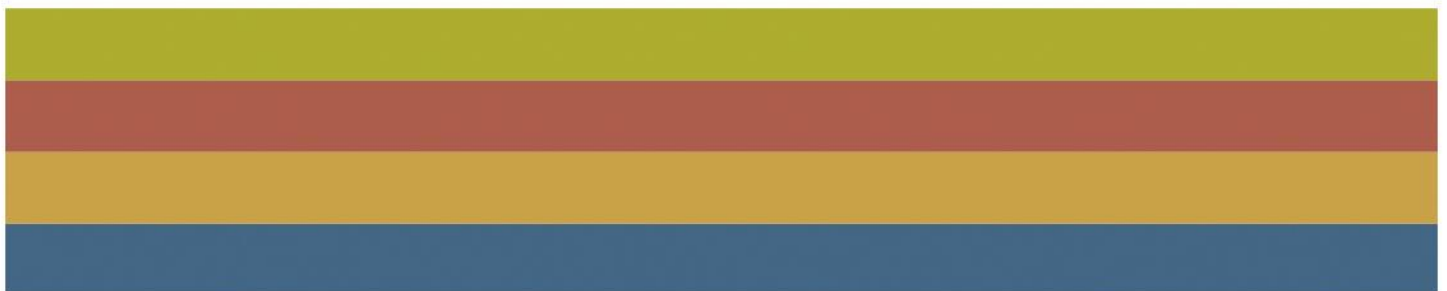
Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Bijlage 2:
Brabant Advies

Provincie Noord-Brabant
College van Gedeputeerde Staten
T.a.v. mevrouw N. Wester
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Datum:	Kenmerk:	Onderwerp:
21 februari 2018	142746	Ontwerp PIP Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Geacht College,

De Provinciale Raad voor de Leefomgeving (PRL) heeft een wettelijke rol in het adviseren over MER-projecten in de provincie Noord-Brabant. In dat kader komen wij graag tegemoet aan uw verzoek d.d. 21 november 2017 om te adviseren over de inpassingsplannen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL).

De PRL adviseert:

- over dit project omdat het in de regio grote consequenties heeft voor de leefomgeving o.a. ruimtelijk, milieukundig en sociaal;
- als vervolg op het advies dat de Provinciale Omgevingscommissie (de voorloper van de PRL) in april 2015 heeft uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de GOL;
- met een integrale kijk en afweging door kennis en netwerken van de verschillende domeinen van BrabantAdvies te betrekken via de adviesraden, de Provinciale Raad Gezondheid, SER Brabant en Young Professionals Brabant;
- op hoofdlijnen vanuit een Brabantse scope. Zij kijkt hierbij breder dan alleen naar de ruimtelijke ordening en milieueffecten;

Tegen deze achtergrond brengen wij u de volgende met elkaar samenhangende punten onder de aandacht.

1. A59 als sleutel voor structurele oplossingen

De Raad constateert dat tot nu toe de A59 buiten beeld blijft in de GOL-plannen, terwijl hier in eerste instantie de oorzaak van de verkeersproblematiek ligt. En daarmee ligt daar ook de sleutel voor structurele en meer toekomstgerichte oplossingen.

Ons is ook bekend dat de provincie meermalen en tot nu toe tevergeefs het Rijk heeft aangesproken om prioriteit te geven aan de A59. Wij constateren hiermee dat de provincie zich samen met haar partners vanuit de huidige mogelijkheden en kaders moet concentreren op verbeteringen van het onderliggende provinciale wegennet.

Daarmee wordt wel de vraag opgeroepen of de oplossingen voldoende toekomstgericht zijn. Of anders gezegd, hoe kan het maximale worden gerealiseerd en hoe kan worden voorkomen dat het blijft steken in suboptimale oplossingen? Dit was een expliciet gesprekspunt in onze raad. In punt 6 van dit briefadvies komen wij daar nog op terug.

Signalen van bewoners en van het bedrijfsleven (zoals de Stichting Van GOL Naar Beter en de Waalwijkse Ondernemers Federatie) duiden op suboptimale oplossingen. De PRL moedigt de provincie aan om samen met haar partners, de gemeenten Heusden, Waalwijk en Den Bosch en Waterschap Aa en Maas, stevig te blijven optrekken richting het Rijk voor aandacht van de A59.

2. Blijf omgeving betrekken en uitdagen

Over de plannen voerde de provincie afgelopen jaren intensief overleg met de omgeving. Ook recent was er nog overleg. Hierbij zijn de in de afgelopen jaren aangereikte varianten betrokken en doorgerekend. We spreken hiervoor onze waardering uit.

De PRL moedigt uw College aan om het gesprek met partijen voort te zetten en elkaar - ook in deze laatste fase van planontwikkeling - uit te dagen. Dit kan leiden tot slimmere en meer duurzame maatregelen en oplossingen. We refereren in dit verband aan de planontwikkeling rond de ZW Tangent bij Den Bosch, waarbij na jarenlange vertragingen vanwege bezwarenprocedures uiteindelijk een inventieve oplossing is gevonden door het Afwateringskanaal iets te verleggen.

De Raad is met andere woorden voorstander van een open en integrale kijk en afweging. Dat kan ertoe leiden dat een alternatief, dat in eerste instantie niet goed uit de bus komt, toch kansrijk wordt. Deze benadering biedt ook de kans om eigenaarschap, verantwoordelijkheid en potentieel van kennis en kunde van burgers en bedrijven voor het gebied te versterken en te benutten. Wij adviseren de aanpak van GOL te zien als een experiment in de geest van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie waarbij overheid, burgers en bedrijven gelijkwaardig(er) met elkaar optrekken.

3. Van infrastructuraanpak naar mobiliteitsmanagement in publiek-private samenwerking

Bij GOL gaat het over het gebruik van de ruimte, over de verhoudingen van ruimtegebruik van auto naast OV, fiets en wandelaar. Geconstateerd wordt dat de groei van het verkeer nooit bij te benen is door alleen te denken in asfaltoplossingen. Zo laat de Nationale Markt en Capaciteiten Analyse (NMCA) van het Rijk zien dat door economische en demografische groei en verbeteringen in de infrastructuur de mobiliteit in het aantal afgelegde kilometers toeneemt, ook de autokilometers.¹

Wanneer we dit combineren met de te verwachten beperkte groei c.q. afname van OV in het landelijk gebied (met zijn effecten op leefbaarheid), is het te overwegen de aandacht te verschuiven van het infrastructurele naar het managen van het verkeer (slimme mobiliteit, doorstroming) en de mobiliteit in bredere zin.²

We adviseren daarbij te kijken naar de mogelijkheden van toepassing van intelligente transportsystemen (ITS) als Mobility as a Service en autonoom vervoer; en naar de mogelijkheden van publiek-private samenwerking. Ons is bekend dat dit soort innovaties al nadrukkelijk aandacht krijgt in het actuele beleid van de provincie. Niet alleen de overheid is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid. Wat kunnen werkgevers en burgers doen bij bijvoorbeeld bedrijventerrein Haven Acht? Veel werkgevers op bedrijventerreinen zijn bereid vanuit eigen doelstellingen zoals kostenverlaging, productiviteit, duurzaamheid, goed werkgeverschap en CO2 reductie, te investeren in mobiliteit.

Weliswaar is de ontwikkeling van smart mobility nieuw en nog omgeven met kernonzekerheden zoals bijvoorbeeld de mate waarin gebruikers nieuwe techniek en diensten gaan accepteren, de snelheid van technische ontwikkelingen en de precieze rolverdeling en samenwerking tussen overheid en markt.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca>.

² Hierbij kunnen we denken aan het gedrag van reizigers, alternatieve vormen van vervoer OV, fiets, e-bike; op andere tijden reizen/spits mijden; reizen voorkomen door thuis te werken, stimuleren verschonen van het wagenpark.

Toch kan het waardevol zijn om bij het beter matchen van de vraag naar en het aanbod van mobiliteit (nieuwe) multimodale diensten en techniek in een (innovatieve) samenwerking tussen marktpartijen en overheden in te zetten.

De PRL adviseert uw College te onderzoeken of GOL een specifieke casus kan worden in het bredere op innovaties gerichte mobiliteitsbeleid van de provincie. Indien gewenst willen wij u daarover gaarne vanuit de deskundigheid in onze raad adviseren.

4. Baardwijkse Overlaat

De Baardwijkse Overlaat is belangrijk vanwege zijn waarden en potenties voor cultuur, landschap, natuur en recreatie. Het gebied is van belang voor de stedelijke bewoners en voor de ecologische verbinding van de natuurgebieden, het Rivierengebied met de Loonse en Drunense duinen. Tegen deze achtergrond adviseren we al het mogelijke te doen deze functies van de Baardwijkse Overlaat te behouden en /of te versterken. Ondanks het feit dat dit al veelvuldig is bekeken, roepen wij u op te overwegen de in dit verband aangedragen alternatieven verder te onderzoeken (zie ook punt 2).

5. Gezondheid bevorderen

Het bevorderen van gezondheid en een gezonde leefomgeving is steeds meer een prioritair uitgangspunt geworden bij gebiedsontwikkeling. De PRL constateert dat er in de voorliggende plannen ruim aandacht is voor het voorkomen van ongezondheid door het verminderen van de gezondheidsrisico's van het verkeer (geluid, luchtkwaliteit en veiligheid).

In het ontwerp PIP GOL wordt verder vastgesteld dat samen met extra groen, wandelroutes en fietspaden een beperkt totaal positief effect op gezondheid verwacht. Bij dit onderdeel hebben wij de vraag welke onderzoeksmethode is gebruikt om dit saldo te berekenen. Faciliteiten als fiets- en wandelroutes zijn gepland o.a. voor het stimuleren van gezond gedrag. We willen hierbij aangeven dat het gedrag van mensen niet vanzelfsprekend verandert door deze maatregelen. Wanneer we het hebben over gedragsverandering zijn hoge motivatie en voldoende capaciteit bij mensen belangrijke factoren. Een positief effect op gezondheid is dus niet automatisch te verwachten.

Refererend aan het advies 'Bouwstenen voor de Omgevingsvisie'³ is het te overwegen via een expertsessie te bekijken hoe gezondheid van Brabanders mede door dit ruimtelijk project kan worden bevorderd en versterkt. Dat betekent bijvoorbeeld het nagaan van mogelijke interventies voor gedragsverandering om meer te bewegen en gebruik te maken van geplande wandel- en fietsroutes. Aanvullend is in tabel ⁴ (zie volgende pagina) aangegeven hoe te komen van een situatie van voorkomen van ongezondheid naar het bevorderen c.q. het versterken van gezondheid.

³ Zie <https://www.brabantadvies.com/themas/brabantse-waarde/omgevingsvisie-de-bouwstenen/>

⁴ Uit advies 'Bouwstenen voor Omgevingsvisie' van november 2017 zie <https://www.brabantadvies.com/themas/brabantse-waarde/omgevingsvisie-de-bouwstenen/>

Voorkomen van ongezondheid	Bevorderen van gezondheid	Versterken van gezondheid
<i>= de schone, veilige, klimaatadaptieve leefomgeving</i>	<i>= de bewegingsvolle, mobiele, groene leefomgeving</i>	<i>= de duurzame, gezonde, vitale, slimme leefomgeving</i>
1. Ruimtelijke condities	1. Ruimtelijke + sociale condities	1. Ruimtelijke + sociale + duurzame condities
2. Focus op basis op orde	2. Focus op leefbare omgeving	2. Focus op kwaliteit van leven
3. Beschermen	3. Verleiden	3. Uitdagen
4. Handhaven milieunormen	4. Speelruime bieden door gedeelde afwegingskaders	4. Uitgaan van gezond- heids- en omgevings- waarden en ambities
5. Risicobeheersing	5. Mensen motiveren	5. Mensen empoweren
6. Aanbod georiën- teerd	6. Vraag georiënteerd	6. Zelfmanagement georiënteerd
7. Overheid als hoeder	7. Overheid als facilitator	7. Overheid als co-investeerder

6. Toekomstbestendig

Het gaat bij deze gebiedsontwikkeling om ingrepen die voor de langere termijn lokaal grote impact hebben en grote investeringen vragen. Het zou de moeite waard zijn om de plannen nog eens te toetsen aan de nieuwste inzichten en effecten van klimaatverandering en aandacht te geven aan de belangrijke rol van de bodem hierbij.⁵

Wetende dat ontwikkelingen snel gaan is het aan te bevelen een flexibel ontwerp van ruimtelijke ingrepen te ontwikkelen dat hierop optimaal inspeelt.

7. Communicatie

Aanvullend op het gestelde onder punt 2 adviseert de PRL om systematisch de communicatie over de ontwikkelingen van GOL voort te zetten. Daarbij is het zorgen voor toegankelijke en samenvattende informatie van belang zoals het duidelijkheid geven over de verbetereffecten ten opzichte van de huidige situatie.

⁵ In het advies 'Bouwstenen voor de Omgevingsvisie' is aangegeven dat er een sleutelrol is weggelegd voor de bodem bij klimaatadaptatie en wordt aanbevolen bodemkwaliteit als leidend principe te hanteren bij de ruimtelijke inrichting. Zie <https://www.brabantadvies.com/themas/brabantse-waarde/omgevingsvisie-de-bouwstenen/>



8. Overige punten

Tot slot vragen wij u ook relevante inzichten en aanpakken van andere Brabantse ruimtelijke projecten zoals de N279 Veghel-Asten (bijvoorbeeld op het terrein van mobiliteit) en de Westelijke Langstraat (bijvoorbeeld op samenhang met dit aangrenzend gebied) te betrekken. Hiertoe roepen wij u op in de wetenschap dat elk project specifiek en uniek is en maatwerk vraagt.

Met vriendelijke groet,



Pieter van Geel,
Voorzitter Provinciale Raad voor de Leefomgeving

i.a.a.: Griffie/PS
Afdeling Kennis & Onderzoek (mevrouw A. Broekema)

Bijlage 3:

Verkeersberekeningen bewonersvariant 62



Legend

Bandwidths

IC_as

0 - 0,8

0,8 - 0,9

0,9 - 1

>= 1



Legend

Bandwidths

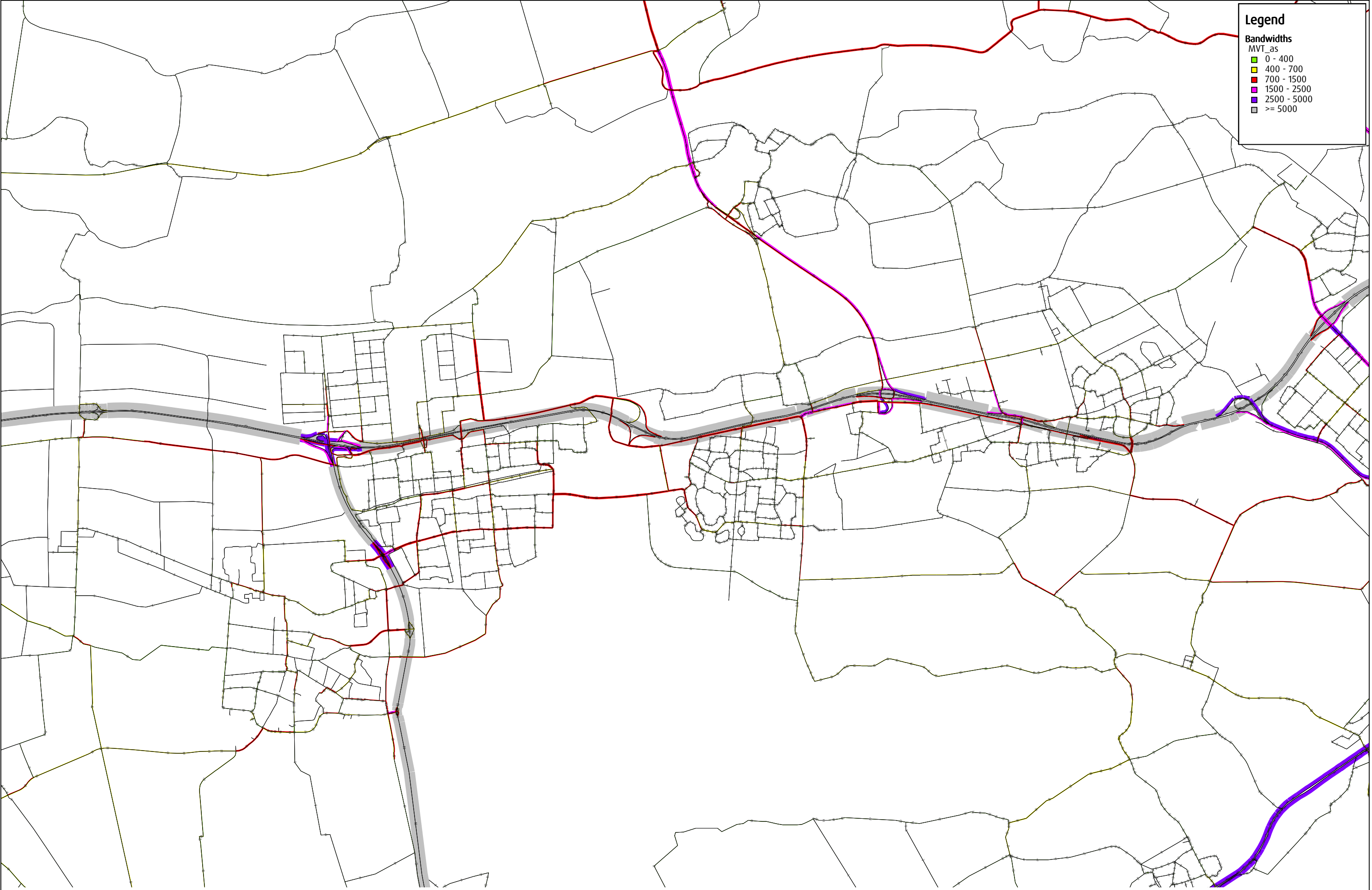
IC_os

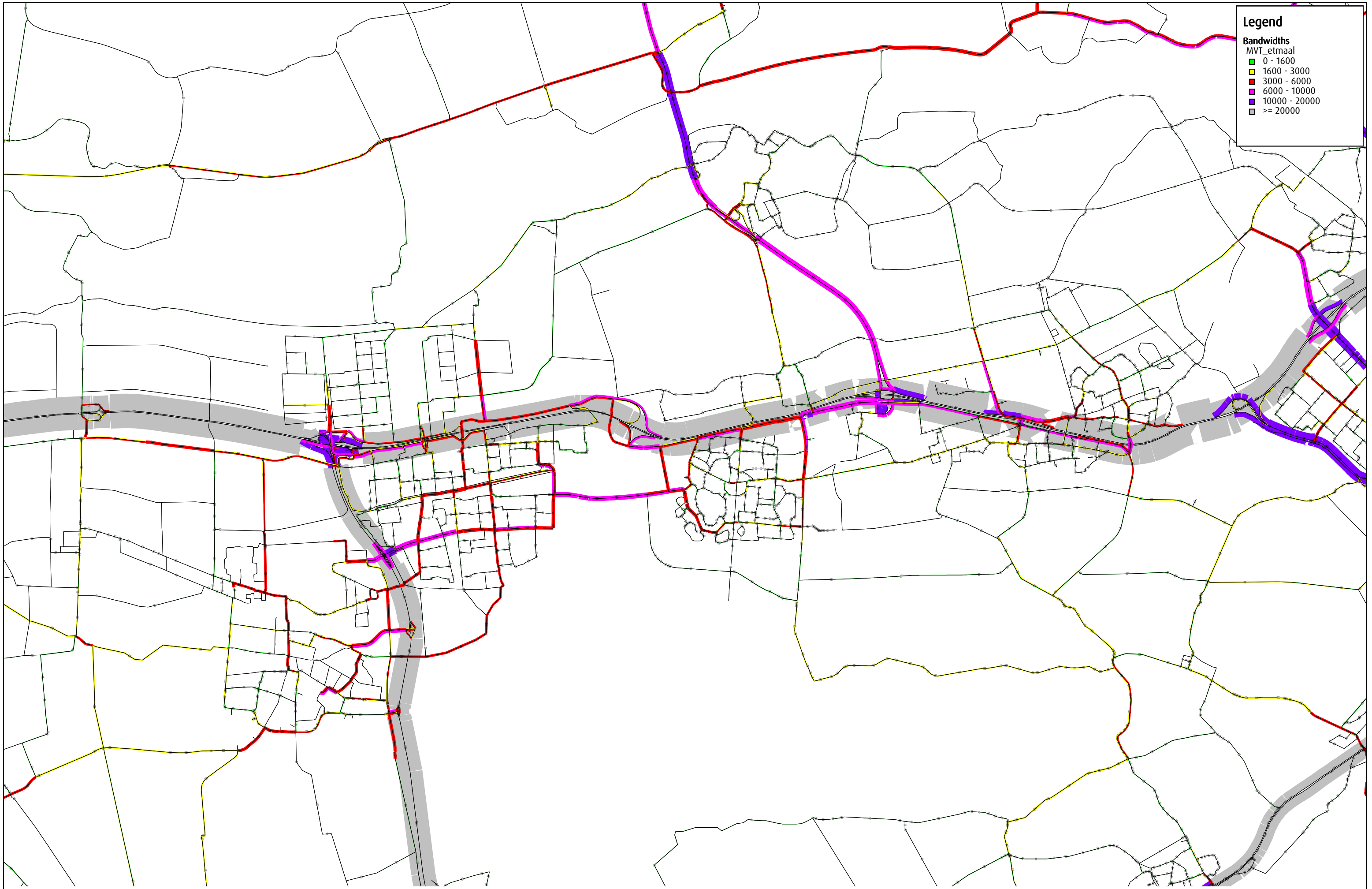
0 - 0,8

0,8 - 0,9

0,9 - 1

>= 1



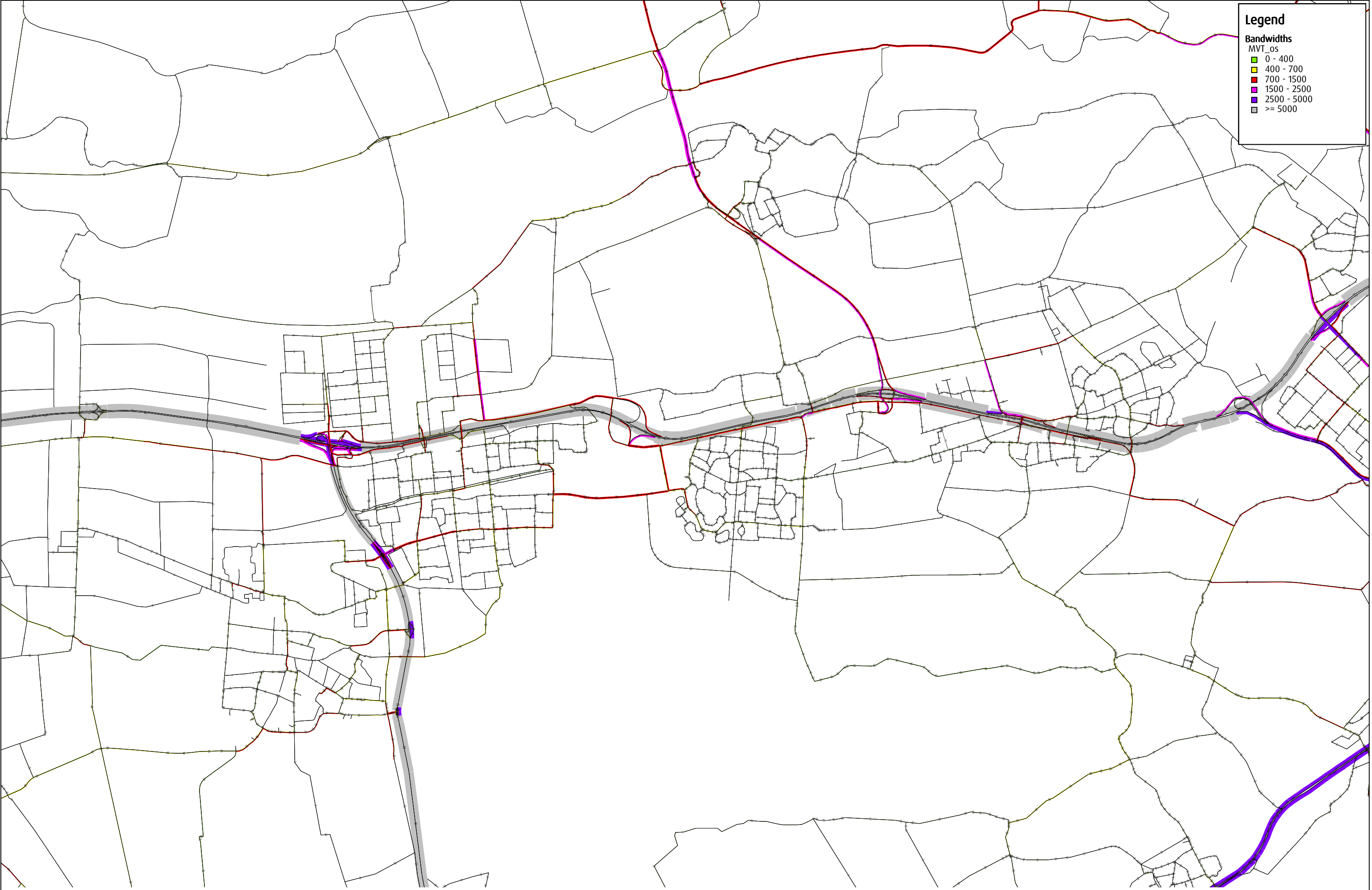


Legend

Bandwidths

MVT_etmaal

- 0 - 1600
- 1600 - 3000
- 3000 - 6000
- 6000 - 10000
- 10000 - 20000
- >= 20000



Legend

Bandwidths

MVT_os

0 - 400

400 - 700

700 - 1500

1500 - 2500

2500 - 5000

>= 5000



Legend

Bandwidths

MVT_etmaal_verschil_I8D

Gelijke intensiteit

Toename intensiteit

Afname intensiteit



Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl