

College van B&W gemeente Heusden
Postbus 41
5250-AA Vlijmen

Vlijmen 8 januari 2025,

Onderwerp: art. 43. Verdiepende vragen nav. Beantwoording CDA art. 43 vragen

Geachte,

Uw beantwoorde CDA vragen (uw ref. 1851517) op 8 jan. 25. Vraag 4 mbt. GOL (*Hoe actueel zijn de GOL-Uitgangspunten (nog) in relatie tot "Project Beethoven"*) beantwoorde u met *"Gelet op een adequate infrastructuur en gegeven de leefbaarheid, ondersteunt ook het "project Beethoven" de noodzaak voor uitvoering van de GOL plannen"*. Dit zijn onzes inziens onbegrijpelijke antwoorden, althans als u als Wethouder van Heusden opereert.

1. In overweging 32.1 van de tussenuitspraak GOL ([ECLI:NL:RVS:2024:625](#)) geeft de provincie klip en klaar aan dat "verbeterde doorstroom op de A59" **GEEN** doelstelling is van GOL. Kan het college het antwoord beter onderbouwen hoe **PRECIES dan GOL** dan een ondersteuning levert aan het project Beethoven?
 - a. Wat precies de noodzaak is van GOL voor de gemeente Heusden?
2. Intussen is de redelijke aanname dat het project GOL van Heusden grofweg een bijdrage vraagt van 40 miljoen euro. Als er daadwerkelijk een NOODZAAK bestaat, kan deze (uw antwoord van 1.a, dan niet goedkoper worden uitgevoerd dan 40 miljoen?)
3. Het is evident dat op sommige plaatsen er een noodzaak is tot ingrijpen, bijv. de eindstraat in Drunen, maar deze kan (had) ook zonder GOL sneller worden uitgevoerd (doortrekken spoorlaan). Als in 2018 het college had besloten dit zonder GOL te realiseren, is het college dan met ons eens dat het realistisch is te veronderstellen dat het probleem dan allang was opgelost?
 - a. Is het college met ons eens dat vorige coalities (DMP, VVD, Gemeente Belangen en Heusden Een) dit probleem ook hebben gecreëerd als gevolg van het besluit om de op- en afritten te sluiten in Drunen?
4. Feit is dat de verkeersdruk "verspreid" wordt over de gemeente Heusden (met name Vlijmen) als gevolg van GOL, een van de voordelen aldus het College, wat door ons wordt bestreden. Dit feit resulteert immers in een aanzienlijk aantal meer kilometers verkeer en forse toename van verblijfsduur. Omdat we ons niet meer aan de indruk kunnen onttrekken dat er sprake is van een "tunnel visie" van het college. En bovendien ik steeds meer de gedachte heb of het college echt wel begrijpt (buiten de Grassen) waarom GOL zo'n groot voordeel is, heb ik eens onderbouwd waarom we komen tot de enorme toename van meer kilometers en tot wel meer dan 1000 uur verblijfsduur op, met name het vlijmense wegennet. Het is eigenlijk ook beschamend voor het college, immers in feb. 2022 was een vraag van dhr. Kleian aan de wethouder destijds of het college op de hoogte was van deze meer kilometers. Het antwoord was destijds (voormalig wethouder van Bokhoven) **"Nee dat zijn we niet"** en nadien heeft het college dit nimmer meer onderzocht. Hieruit vloeien de navolgende vragen; (**Zie bijlage onderbouwing meer kilometers**)
 - a. Is het juist dat het college geen inzicht heeft tot op heden van deze meer kilometers en verblijfsduur als gevolg van GOL?
 - b. Hoe en op basis waarvan constateert het college *"dat de leefbaarheid"* wordt ondersteund als men niet op de hoogte is van de meer kilometers? En kan deze uitspraak worden gemotiveerd?

- c. Is er überhaupt een verkeersmodel beschikbaar dat een totaal inzicht geeft in de totale verkeersontwikkeling met in achtneming van GOL, De Grassen dat inzicht geeft ook in de woonwijken van het GOL plangebied?
- d. De eindstraat in Drunen is een erkend probleem, grofweg 6000Mve. Bij doorgaan van GOL blijkt dat (uit de meest recente cijfers van de Grassen) de Mommersteeg grofweg 7700 MVE te verwerken krijgt, dat is grofweg 30% meer dan wat nu als groot probleem wordt ervaren bij de Eindstraat in Drunen. Kan het college uitleggen hoe de verkeersontwikkeling op de Mommersteeg en de aanpalende straten bijdraagt aan de Leefbaarheid? Overigens geldt dat in de "zijwegen, veelal woonwijken" de toename nog veel meer is, ook hier graag een toelichting hoe dat bijdraagt aan de leefbaarheid.
- e. De mommersteeg gaat over in "De Akker" en vervolgens "Het Plein". GOL Brengt met zich mee dat een gigantisch aantal vrachtwagens een aanzienlijk aantal meer km. Moet rijden door de woonwijken van Vlijmen, bijv. een JUMBO vrachtwagen die nu Vlijmen inrijdt om te lossen is nu een paar honderd meter onderweg en kan weer terug, dit geldt ook voor de vrachtauto's van Gubbels, Kiviets, Hema, AH, Aldi etc. etc. Na realisatie van GOL is dat niet het geval, immers men moet 5 Rotondes over, de Vijfhoevenlaan, langs het plein, grofweg 6 oversteekplaatsen. We leerde de weg van de minste weerstand is die van zonder of zo min mogelijk weerstand, Hoe draagt dit precies bij aan de leefbaarheid, kan het college dit motiveren? (ja, verkeersdruk bij huidige ingang van Vlijmen neemt af).
- f. Kan het college een overzicht geven waar de problemen precies dan afnemen en waar nemen ze toe, ergo, welk probleem wordt opgelost en welk probleem wordt gecreëerd? (Voorbeeld, Toen de op-afritten bij Drunen werden gesloten is het probleem ontstaan bij de eindstraat, zie vraag 2a)
- g. Is het college het eens met de inschatting van de hoeveelheid meer kilometers (zie bijlage), zo nee waarom niet en wat zou het dan wel moeten zijn?

Wat kaders voor de beantwoording;

- Omwille van overzicht hebben de grote problemen die gaan ontstaan op de Vliedberg en spoorlaan, vertraging van vrachtverkeer naar 't hoog nog niet meegenomen. We zullen daar binnenkort verdiepende vragen over stellen.
- Andere elementen zoals bijv. Hoogwater Opvang bij de Moerputten zijn door het Waterschap ook al genuanceerd, immers het is onmogelijk dat water omhoogloopt (Moerputten ligt lager dan gebied Engelsemeer, het beoogd gebied voor afvoer, DB Uitspraak "we zijn er ook min of meer ingerommeld").
- Met inachtneming van de [nieuwe beoogde verordening](#) van de provincie en de feitelijke omstandigheid dat GOL intussen al 7 jaar loopt kan er geen verbetering meer optreden van natuur.

Hoogachtend,

Antoine Aarts

Bijlage berekening meer kilometers