

Notitie t.b.v. gemeenteraad Heusden vergadering GOL 6 december 2016

Kenmerk : VGNB20161201
Uw kenm : Zaak : 00492386
Datum : 1 december 2016

Geachte gemeenteraadsleden van de gemeente Heusden,

Op 6 december a.s. wordt u gevraagd te beslissen voor een tweetal voorkeursalternatieven voor de verdere uitwerking van de GOL plannen door de Stuurgroep GOL.

In uw informatieve vergadering van 17 november j.l. heeft u gevraagd om een tweede vergadering over de GOL met speciale aandacht voor de financiële aspecten van de verschillende alternatieven.

Als Stichting van GOL naar Beter willen wij u op het punt van de financiële aspecten nader informeren op basis van de informatie zoals wij die uit de nu beschikbare achtergrond rapportages kunnen afleiden en de eigen analyses die we gemaakt hebben. Hierbij hebben we gekeken naar de totale kosten van de GOL en specifiek naar de kosten (en effecten) van de Heidijk/Overstortweg variant.

Daarnaast willen wij u informeren over de effecten van de voorliggende alternatieven op basis van MER-achtergrondrapportages die de provincie heeft gepubliceerd en de kwalitatieve analyse van onze eigen variant zoals deze met behulp van de TU Delft inmiddels is uitgevoerd.

Conclusies

- de totale kosten van de huidige GOL plannen zijn in de orde van 30 miljoen Euro hoger dan nu voorzien, hiervan komt ca. 20 miljoen ten laste van de gemeente Heusden.
- de varianten Heidijk of Overstortweg zijn in de basis kosten-neutraal. Het aanvullend open maken van de Spoordijk zou na aftrek van de extra bijdrage van de provincie nog ca. 3,2 miljoen Euro budget vragen
- de negatieve effecten van de GOL maatregelen zijn onvoldoende in de presentaties én Mer-rapportages benoemd
- de niet onderzochte bewonersvarianten scoren bij een kwalitatieve beoordeling significant beter dan de GOL varianten, voor een succesvol vervolg is het noodzakelijk deze varianten uit te werken en te beoordelen in het kader van de MER alvorens een PIP op te stellen.

Financiën

Op basis van de informatie uit de achtergrond rapporten komen we tot de onderstaande conclusies t.a.v. de aanvullende kosten die gemaakt moeten worden voor de NRD-alternatieven en -varianten bovenop de nu gereserveerde 76 miljoen Euro.

Deze kosten bestaan uit:

- meerkosten als gevolg van het naar voren halen van een minimaal pakket fase 2 maatregelen
- noodzakelijke aanvullende maatregelen op het wegennet binnen de bebouwde kom
- noodzakelijke mitigerende maatregelen

Type maatregel	bedrag	bandbreedte
minimaal pakket fase 2	8,6 miljoen Euro	5,5 - 11,75 M€
noodzakelijke aanvullende maatregelen	12,9 miljoen Euro	8,6 - 17,2 M€
noodzakelijke mitigerende maatregelen	8,4 miljoen Euro	6,0 - 10,75 M€
TOTAAL	29,9 miljoen Euro	20,6 - 39,7 M€

Tabel 1 aanvullende kosten GOL

Uiteraard zijn deze kosten met een bandbreedte omdat de exacte maatregelen nog maar deels bekend zijn en er alleen op basis van kentallen kan worden gewerkt. Een nadere onderbouwing van deze kosten is beschikbaar. [lit 6]

Van de bovenstaande kosten betreft het overgrote deel (>70%) maatregelen die binnen de grenzen van de gemeente Heusden zijn gesitueerd. Het mag dan ook verwacht worden dat de gemeente Heusden een groot deel van deze kosten zal moeten inpassen in de meerjarenbegroting. Verwacht wordt dat zonder de genoemde maatregelen de plannen van de GOL niet uitvoerbaar zullen zijn. Ook de MER studies geven dit aan. In het raadsstuk is door de wethouder aangegeven dat er op dit moment 2,5 miljoen Euro is gereserveerd voor deze maatregelen. Dit is volgens onze inzichten dus absoluut ontoereikend.

De bovenstaande kosten omvatten nog niet alle GOL kosten.

NIET meegenomen zijn:

- volledige fase 2 maatregelen,
 - planschades
 - wenselijke aanvullende planonderdelen t.o.v. de NRD varianten zoals hogesnelheidsfietspad, versterking cultuurhistorie Baardwijkse Overlaat, verbetering totale OV en fietsinfrastructuur in de regio, smart-mobility.
- Als al deze kosten ook meegenomen worden zullen de totale kosten naar verwachting nog vele miljoenen hoger uitvallen.

Kosten varianten Heidijk/Overstortweg

De variant Overstortweg is niet of nauwelijks duurder dan de Heidijk variant.

De vermeende meerkosten worden veroorzaakt door de extra maatregel "open maken Spoordijk". Deze maatregel is optioneel¹. Als we kijken naar het beschikbare budget dan is de conclusie dat de Overstortwegvariant prima binnen dit budget gerealiseerd kan worden. Sterker nog: door het vervallen van de zgn Waterslinger in deze variant blijft er meer dan 1 miljoen over t.o.v. de Heidijk variant met Waterslinger.

Er is alleen sprake van meer kosten als tegelijkertijd ook gekozen wordt voor het open maken van de Spoordijk. Voor deze maatregel zal naar verwachting nog ca. 3,2 miljoen Euro extra gevonden moeten worden. De cultuurhistorische en landschappelijk meerwaarde van deze maatregel is groot, echter niet noodzakelijk voor de Overstortvariant als zodanig. Zie verder de bijlage onder Heidijk/Overstortwegvariant.

Effecten NRD alternatieven en varianten.

Algemeen

De informatie uit de MER-studies laat zien dat de voorliggende alternatieven -én de NRD alternatieven én de varianten Overstortweg én verschoven op- en afrit 43- de doelstellingen van de GOL niet of slechts zeer marginaal bereiken. Op een aantal punten is zelfs sprake van een negatief effect van de alternatieven en varianten ten opzichte van het nul alternatief -niets doen-.

Het resultaat van de nu voorliggende varianten is per saldo:

- het verkeer in de kernen **neemt fors toe** ten opzichte van "niets doen"
- cruciale groen-blauwe corridors tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch **worden versnipperd**.
- de algehele gebiedskwaliteit **neemt af**

¹ Er is sprake van een fout in de rapportages waardoor de maatregel "open Spoordijk" ten onrechte als randvoorwaarde voor de Overstortweg variant is gepresenteerd. Daarnaast is de provinciale commissie ruimte een heel andere mening

In een aantal gepresenteerde overzichten is de informatie uit de achtergrond rapporten gefilterd weergegeven of zelfs positief gekleurd.

Zo is het voor de stichting bijvoorbeeld onbegrijpelijk dat in de presentatie die aan u is gegeven op 17 november j.l. is aangegeven dat de doelen van het GOL t.a.v. verkeer zijn gehaald.

In onderstaande tabel wordt voor een aantal belangrijke straten binnen de bebouwde kom de verkeerstoename als gevolg van de GOL plannen weergegeven.

Straat	2010	verkeer in 2030 zonder GOL	verkeer in 2030 met GOL
Drunenseweg/Overlaatweg *)	8.900	8.100	14.700
Statenlaan Zuid	7.300	7.900	9.100
Spoorlaan Drunen	5.000	6.900	10.000
Elshoutseweg	2.700	2.900	4.800
Groen v.Prinsterlaan	5.900	6.700	7.600
Vijfhoevenlaan Oost	400	1.800	6.300
Wolput	11.700	13.000	16.600

*) Deze ligt deels binnen en deels buiten de bebouwde kom

Tabel 2: verkeersintensiteiten mvt/etm zonder en met GOL [bron: rapport verkeer Mer-studie]

De achtergrondrapporten leren ons:

- de totale verkeerskilometers in het gebied nemen toe,
- er is meer verkeer in de bebouwde kommen
- de verkeersveiligheid neemt af.
- de doorstroming op de A59 blijft problematisch.

Het doel van de GOL was verkeer uit de kernen, laten doorstromen van de A59 en verbeteren van de verkeersveiligheid weet u nog? Hoe kan het doel dan gehaald zijn met deze resultaten?

De primaire conclusie moet zijn dat de aanpak van de GOL: verkeer van de A59 afleiden naar het onderliggend wegennet niet het effect heeft dat werd beoogd. De overlast neemt onevenredig toe en het -vermeende²- verkeersprobleem op de A59 wordt niet weggenomen. De second opinion van de TU Delft bevestigt dit [Annema, nov 16].

Een grote zorg is dat de effecten van de nieuwe aansluiting 39/40 en de aansluiting 42 (het Ei van Drunen) op de doorstroming van de A59 niet/nauwelijks onderzocht lijken te zijn. In de huidige situatie zorgt de aansluiting 42 door de concentratie van het invoegend verkeer op 1 punt nu al voor een slechte doorstroming op de A59. In de toekomst wordt deze aansluiting extreem druk: 22000 mtv/etm. Let op: het gaat hier om ca 25-30% van alle verkeersbewegingen op de A59 zelf! Er is nergens iets terug te vinden in de rapportages wat dit betekent voor de doorstroming op de A59 of het functioneren van het Ei zelf. Voor de nieuwe combi aansluiting 39/40 geldt een vergelijkbaar verhaal.

Rest ons nog op te merken dat voor het deelgebied Oost alleen de NRD variant met de verschoven afrit 43 en doorgetrokken structuur langs de Parallelweg West (zat in fase 2) nog enigszins acceptabele effecten worden bereikt. Deze variant wordt u ook door de wethouder aanbevolen. Het is opvallend dat deze variant niet door de projectgroep en betrokken adviseurs is ontwikkeld maar door de bewoners is ingebracht. Deze gang van zaken is tekenend voor de in onze ogen verstarde blik waarmee er door de planvormers tot nu toe naar de plannen is gekeken.

Effecten bewonersvarianten Oost en West

Als stichting van GOL naar Beter hebben we meerdere alternatieven ingediend die in het eerdere proces door de project-/Stuurgroep zijn afgewezen.

Deze alternatieven hebben we ter beoordeling voorgelegd aan externe deskundigen (o.a. TU Delft voor de verkeerseffecten). Uit deze beoordeling blijkt dat de door de stichting ontwikkelde alternatieven op een aantal essentiële punten beduidend beter scoren dan de GOL alternatieven en varianten. Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze zijn afgevalen.

² de doorstroming op de A59 wordt gemeten met de zgn reistijd factor: deze is in alle situaties nu en in de toekomst onder de streefwaarde 1,5 waarmee de A59 met en zonder GOL maatregelen in alle gevallen voldoet aan de door het Rijk gestelde streefwaarde voor de verkeersafwikkeling in de spits. [lit 2]

Bewonersvarianten Oost

De verkeersstructuur van Vlijmen/Vliedberg is gebrekkig en een oplossing hier is zeer complex. Als bewoners hebben we bouwstenen aangedragen voor een betere ontsluiting van deze kernen. Alleen de bouwsteen verschoven afrit 43 is gebruikt. Wij zijn er van overtuigd dat hier meer mogelijk is, de adviezen die we hierover hebben ingewonnen bevestigen dit. Het is voor ons als bewoners echter nog niet mogelijk gebleken om deze bouwstenen in een totaal plan uit te werken met de ons ter beschikking staande tijd en middelen.

Helaas heeft de projectgroep het overgrote deel van de bewonersideeën al in een vroeg stadium verworpen. Een gezamenlijke dialoog over en een open benadering van de ingebrachte ideeën is helaas achterwege gebleven.

Het NRD resultaat is een tweetal varianten waarin de Wolput zwaar overbelast blijft, de verkeersbelasting op de Akker boven de norm blijft en de belasting op de Vijfhoevenlaan, Mommersteeg, Spoorlaan, van Leeuwenhoeklaan/Groen van Prinsterlaan enorm toeneemt.

Er zijn betere oplossingen mogelijk deze beginnen alle bij het grondig verbeteren van de interne verkeersstructuur van Vlijmen/Vliedberg. Hierin kan de Tuinbouwweg en de verkeersstructuur rond het Geerpark een belangrijke rol spelen. Deze komt nu niet in de varianten voor.

Daarna is mogelijk om deze structuur aan te sluiten op de A59 waarbij alle aansluitingen vanaf 46 Engelen, 45 's-Hertogenbosch-West, 44 Vlijmen tot en met 43 Nieuwkuijk een rol kunnen spelen. Een slimme herinrichting van aansluiting 44/45 bijvoorbeeld zou de knelpunten rondom deze aansluiting grotendeels kunnen oplossen en het verkeer beter verdelen over de kernen Vlijmen en Vliedberg. In de huidige oplossing zal het verkeer op de nieuwe randweg Vlijmen Oost naar onze verwachting gedurende grote delen van de dag vast komen te staan.

Bewonersvariant West

De door de bewoners ingediende variant voor een aansluiting ten noorden van Waalwijk met een parallelbaan direct langs de bestaande A59 is ook afgewezen door de project- en stuurgroep.

Voor deze variant hebben we een kwalitatieve effectbeoordeling door de TU Delft laten uitvoeren.

Deze effectbeoordeling (die tov de referentie en op dezelfde aspecten als de NRD alternatieven zijn beoordeeld) laat zien dat deze variant aanzienlijk beter scoort dan de NRD-alternatieven. Ook de Overstortweg variant scoort beter dan de Heidijkvariant. (zie tabel 3)

Tabel 3. MCA Oostelijke Langstraat

	GOL Heidijk	GOL Overstortweg	Stichting 'van GOL naar Beter'
Geluid ³	--	-	0
Luchtkwaliteit	0	0	0
Externe veiligheid	-	-	0
Gezondheid	0	0	+
Landschap	--	--	0
Cultuurhistorie	--	-	+
Recreatie	-	0	0
Verkeersafwikkeling A59	+	+	+
Verkeer binnen bebouwde kom	-	-	+
Verkeersveiligheid ⁴	-	-	0

[Lit3, Bosdijk, nov 2016]

³ Zonder mitigerende maatregelen

⁴ Uit de MER-studie blijkt dat de grenswaarde van risicocijfer niet overschreden wordt, maar scoort in de GOL alternatieven negatief ten opzichte van het referentie.

De kosten van het bewoners alternatief zijn naar verwachting in orde grootte vergelijkbaar met die van de gezamenlijke NRD maatregelen: Noordelijke Parallelweg Waalwijk, combiaansluiting 39/40 en Randweg Drunen West die door dit alternatief worden vervangen.

Wij vragen u het volgende:

- het door de wethouder gevraagde besluit om te kiezen voor de varianten " verschoven afrit 43" nader te laten onderzoeken in een totaalplan voor Vlijmen/Vliedberg en de keuze voor de variant " Heidijk" niet te volgen
 - adviseer aan de Stuurgroep GOL om de alternatieven van de stichting Van GOL naar Beter mee te nemen in de verdere uitwerking van de MER
 - overweeg terdege of het uw bedoeling is *-ondanks eerder gesloten overeenkomsten en intentie verklaringen-* om mee te werken aan een investering van vele tientallen miljoenen Euro's die per saldo leidt tot een afname van de kwaliteit van de Oostelijke Langstraat op zowel de thema's verkeer en vervoer als leefmilieu als landschappelijke en cultuurhistorische waarden, een herbezinning op de uitgangspunten lijkt gegeven de resultaten van de MER-studies op zijn plaats.
- Het echte verkeersprobleem is de capaciteit van de A59 zelf, alleen een echt integrale aanpak waarbij zowel de A59 als andere structurele alternatieven volwaardig worden meegenomen én sprake is van daadwerkelijke GEBIEDS ONTWIKKELING met meerwaarde voor álle functies en thema's is een betere manier om de oorspronkelijke doelen van het GOL te realiseren.

Tot slot,
de Stichting van GOL naar Beter streeft naar betere plannen om tot een INTEGRALE gebiedsontwikkeling te komen. Het is zeker ook in het belang van de bewoners om de planvorming snel te doorlopen, het meenemen van voldoende en kwalitatief goed oplossingen draagt daar naar onze mening aan bij. Onze bijdragen tot nu toe hebben al laten zien dat de bewoners inbreng tot betere alternatieven en kwalitatief betere inpassing leidt.

Alvast hartelijk dank,

Namens de inwoners van de Oostelijke Langstraat:
Stichting Van GOL naar Beter,

E. van Uijen
voorzitter.

BIJLAGE:

A. Variant Heidijk/Overstortweg

Ter verheldering geven we de kosten van de elementen van deze varianten onderstaand weer.

onderdeel	kosten	opmerking
Heidijkvariant (wegtrace)	geen extra kosten	
Overstortweg (weg incl sloop opstallen)	0 tot 0,3 M€ duurder dan Heidijk variant	meerkosten: aankoop/sloop opstallen; extra passage Spoordijk minder kosten: korter tracé, minder mitigerende (geluid-)maatregelen, eenvoudiger vormgeving kruising Overlaatweg,
Waterslinger	1,5 M€	alleen in combinatie met Heidijk variant; niet persé noodzakelijk; afgeraden door diverse groepen
Open maken spoordijk	7,5 M€ (4,7 M€ na aftrek bijdrage provincie)	kan in combinatie met beide varianten. maatregel is niet noodzakelijk; grote bijdrage aan kwaliteit Overlaat; provinciale bijdrage van 2,8 MEuro is specifiek voor deze maatregel.

Bijlage Tabel 1: kosten overzicht varianten Heidijk en Overstortweg.

Uit de tabel valt af te lezen dat de beide varianten in de basis qua kosten nauwelijks van elkaar verschillen. De keuze voor de aanvullende maatregelen "Waterslinger" en/of "Open maken spoordijk" is niet gebonden aan een van varianten. De Waterslinger is al wel onderdeel van de plannen. Als dit budget wordt aangewend voor de Overstortweg variant is deze zeker ruim binnen het budget uitvoerbaar.

Belangrijk is nog om op te merken dat in de effectbeoordeling op landschap en cultuurhistorie van de Mer-studie een storende fout zit:

De Overstortweg wordt in de basis als negatiever beoordeeld dan de Heidijk variant. Dit is onjuist, juist door de sloop van de panden langs de Overstortweg levert deze een positieve bijdrage aan de openheid van het landschap. Het vermeende negatieve effect wordt toegeschreven aan de knoop 39/40 die in beide varianten echter hetzelfde is en dus geen onderscheidende score kan leveren.

Door de fout in de effectbeschrijving in de achtergrond rapportage is ten onrechte gesteld dat de Overstort negatief zou scoren op landschap/cultuurhistorie en dat de compenserende maatregel "Open maken Spoordijk" noodzakelijk zou zijn om deze variant neutraal te laten scoren op natuur en landschap.

De provinciale commissie Ruimte oordeelt zelfs tegengesteld en scoort de Heidijk variant als een meer negatieve variant voor natuur en landschap. De Waterslinger wordt door de commissie afgewezen. De bewoners steunen deze zienswijze van de commissie.

Het zal het duidelijk zijn dat ondanks dat het verschil in geluidsbelasting van de beide varianten niet groot genoeg is om tot een verschillende score in de beoordeling te leiden; er wel degelijk verschil is tussen de beide varianten. De rapportages bevestigen dit ook.

De door de wethouder aangehaalde stelling dat de Heidijk zelf een reducerende werking zou hebben op de geluidsbelasting is twijfelachtig. Deze dijk is niet aangelegd als geluidswal en heeft een vormgeving die door het flauwe buitentalud niet erg effectief is als zodanig, hij kan zelfs averechts werken! Ook de beplanting op de dijk is mogelijk een negatieve factor voor de verspreiding van het geluid. Bomen kunnen -anders dan vaak gedacht wordt- het geluid versterken in plaats van dat ze een afscherming voor het geluid vormen. Omvorming van de Heidijk tot geluidswal is vanwege de grote cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden geen optie.

De genoemde geluidsbelasting op boerderij de Kern door de Overstortwegvariant is inderdaad aanwezig. Bedacht moet echter worden dat de geluidsbelasting op deze locatie door de Overlaatweg (die ruim het dubbele aantal mvt/etm heeft) aanzienlijk groter is en dat de geluidsbelasting hier goed te mitigeren is in combinatie met een slimme landschappelijke inpassing.

Conclusies:

- varianten Heidijk en Overstortweg verschillen in de basis nauwelijks in kosten
- effecten varianten in de basis vrijwel gelijk volgens Mer onderzoek (na herstel fout); effecten Overstortweg variant positiever volgens Provinciale Commissie Ruimte
- aanvullende maatregel "open maken Spoordijk" kost per saldo ca. 7,5-1,5 = 6 miljoen Euro meer, benodigd aanvullend budget nog 6-2,8 = 3,2 miljoen Euro.
- de geluidbelasting van de Overstortweg variant op de kern Drunen is lager dan de Heidijk variant (komt in de effect beoordeling door de gekozen beoordelingswijze niet tot uiting)

B. Doelbereik NRD alternatieven

De doelen die gesteld zijn in aan de basis van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat worden met de voorliggende maatregelen niet bereikt.

ambitie Gol volgens de NRD

onderstaande tekst is een letterlijk citaat uit de NRD [lit x]

2.2 Ambities

De ambities van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat zijn de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de Oostelijke Langstraat, het verbeteren van de leefbaarheid van het gebied en het mogelijk maken van duurzame economische groei van de regio. Deze ambities worden bereikt door middel van het slim veranderen van de infrastructuur op en rondom de A59. Dit is de 'sleutel' tot een kwaliteitsverbetering op diverse fronten:

- Een aantrekkelijker vestiging- en leefklimaat;
- Een betere (onderlinge) bereikbaarheid van de kernen, industrieterreinen en recreatieve voorzieningen;
- Een betere leefbaarheid in de kernen door minder verkeer in de dorpskernen;
- Twee ecologische (groen-blauwe) verbindingen van bovenregionaal belang onder de A59 (verbinding Moerputten en Loonse en Drunense Duinen met de Maas);
- Een volledig gemaakte hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HOWABO) door realisatie van een ecotunnel onder de A59. Deze verbindt de gebieden van waterberging gelegen ten noorden en zuiden van de A59 met elkaar;
- Een beter recreatief netwerk (fiets- en wandelverbindingen) met een doorgaande fietsroute vanaf Waalwijk tot en met 's-Hertogenbosch;
- Meer wandelroutes waarmee de ecologische verbindingzones bereikbaar worden gemaakt voor de inwoners.

Ter illustratie geven we een aantal voorbeelden:

Doelstelling verkeer uit de kernen:

- als resultaat van de NRD alternatieven (en de voorliggende varianten) neemt het aantal voertuigkilometers op het onderliggende wegennet in het gebied toe. Zowel op 30-50 km wegen binnen de bebouwde kom als op wegen buiten de bebouwde kom. Het aantal verkeersbewegingen binnen de bebouwde kom neemt toe. [bron: lit 1]

Doelstelling verbeteren doorstroming A59

- de doorstroming op de A59 blijft gebrekkig. De I/C verhouding blijft/komt op vrijwel alle wegvakken van A59 boven een waarde van 0,9 of zelfs boven 1,0. (bij een waarde boven de 0,9 is sprake van filevorming, bij een waarde boven de 1,0 staat het verkeer volledig vast) [bron: lit 1]

Doelstelling verbeteren verkeersveiligheid

- de verkeersveiligheid in het totale gebied neemt af door de verplaatsing van het verkeer van de A59 naar het onderliggende wegennet neemt de kans op verkeersongevallen en ongevallen tussen verschillende soorten verkeersdeelnemers toe. [bron: lit 1]

Doelstelling verbeteren bereikbaarheid van het GOL gebied

- de alternatieven van het GOL vormen in hun totaliteit verkeerskundig geen verbetering zowel de achtergrond rapporten van het GOL zelf als de second opinion van de TUDelft bevestigen dit [lit 1, 3]

Verminderen van de barrièrewerking van de A59

- verkeerskundig neemt de barrièrewerking van de A59 eerder toe als af (o.a. vervallen fietspaden Jhr. de La Courtstraat, verslechtering relatie Vlijmen-Oost - 's-Hertogenbosch West. Vermindering aantal aansluitingen met als gevolg meer omrij-kilometers.

- ecologisch neemt de barrière werking van de A59 in fase 1 toe. Door inrichting van de ecologische verbindingzones in fase 2 wordt dit effect weer geneutraliseerd. Per saldo is het effect 0.

- als neveneffect neemt het aantal doorsnijdingen in het gebied toe waardoor lokaal nieuwe barrières ontstaan.

Verbeteren leefomgeving

- lokaal verbetert de leefomgeving (Grote Kerk, Akker, Eindstraat, Laageinde) Op andere plaatsen verslechtert deze echter (Vijfhoeven, Mommersteeg, Westelijke Parallelweg, Spoorlaan, Statenlaan, VenneWest, Drunense Weg, Akkerlaan, Teisterbantlaan, Groen van Prinsterlaan, Blyde Incomstelaan) Per saldo is het effect in het gebied vrijwel neutraal voor geluidhinder. Voor o.a. NOx is het effect negatief. [lit 1]

C. Onderbouwing:

Deze notitie is gebaseerd op:

- de achtergrondrapporten van NB-Infraconsult t.b.v. Mer-studie GOL [lit 1]
- beoordeling van de GOL plannen en de bewoners alternatieven door diverse deskundigen waaronder de TU Delft [lit 2 en 3]
- standpunt BMF [lit 4]
- advies Provinciale Commissie Ruimte inzake alternatieven GOL [lit 5]
- diverse mondelinge toelichtingen van deskundigen (regionale en landelijke adviseurs).

Voor nadere info kunt u contact opnemen met: vangolnaarbeter@gmail.com

Literatuur:

1. Achtergrond studies MER GOL; Provincie N.Brabant/NB Infraconsult; 9 nov 2016
2. Second Opinion; Prof. Dr. J.A. Annema; TU Delft 16 nov 2016
3. Kwalitatieve beoordeling alternatief van GOL naar Beter; N. Bosdijk TU Delft; 30 nov 2016
4. Brief BMF aan college van Provinciale Staten van N.Brabant, kenm. VV 06.A59-1273-mv, BMF; Tilburg; 16 nov 2016
5. Advies van Provinciale Commissie Ruimte (onderdeel van informatieve memo gedeputeerde Merriënboer aan PS d.d. nov 2016) Provincie N.Brabant; nov 2016
6. Verkenning aanvullende kosten GOL; Stichting van Gol naar Beter; Heusden; [nov 2016]