

Inhoudelijke beoordeling n.a.v. expertsessie met Stichting van GOL naar beter op 18 september 2017 en 12 oktober 2017

"Verbeterde variant 72" ("72A")	Bewonersalternatief met combinatie aansluiting 38/39
Beschrijving:	<u>"Variant 72A"</u> Het bewonersalternatief geschetst door de Stichting 'van GOL naar Beter' bevat het realiseren van een combinatie aansluiting 38/39 met aan zowel de noordelijke als de zuidelijke kant van de A59 een op- en afrit en het aanleggen van een directe parallelrijbaan (rijstrook) met een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Het doel is bedrijventerrein Haven en Waalwijk-Noord/Centrum beter te ontsluiten. Onderdeel van het idee is een tunnel onder de A59 nabij de nieuwe aansluiting 38/39. Deze aansluiting vormt vervolgens het startpunt van de parallelrijbaan. De noordelijke afrit van aansluiting 38 komt te vervallen. Om een betere doorstroming van- en naar de aansluiting 38/39 te realiseren wordt op twee wegen een eenrichtingsverkeer ingesteld. De Laageindse Stoep leidt het verkeer van Waalwijk-Noord/Centrum naar de oprit 38/39 en het verkeer van de Groenestraat gaat via de afrit 38/39 naar het Waalwijk-Noord/Centrum. De parallelrijbaan voegt zich weer bij de A59 voorbij aansluiting 40. De bestaande afritten 39 en 40 worden aangesloten op de parallelrijbanen (Stichting 'van GOL naar Beter', 2016). Voor een principeschets zie onderaan deze factsheet. <u>Nadere beschouwing van de variant met de stichting van gol naar beter:</u> <u>Variant 72A</u> In de variant wordt de zuidelijke baan van de A59 gebruikt als zuidelijke parallelstructuur. Dit betekent dat de A59 wordt verlegd naar het noorden. Ter hoogte van de gecombineerde aansluiting 38/39 kan ook worden gewerkt met een brug over de A59 en een (half)verdiepte ligging van de A59 in plaats van een tunnel. De variant kent geen oprit (onderliggend wegennet) op de A59 bij aansluiting 40 Wel kun je vanaf de zuidelijke parallelstructuur invoegen op hoofdrijbaan 59. De variant kent geen tunnel voor het landbouwverkeer. <u>Variant 72B</u> Deze variant betreft een inhoudelijke toevoeging aan variant 72A: de toevoeging van een aansluiting 39 Waalwijk-Oost. <u>Optimalisatie Variant 72A</u> Deze variant betreft 72 met de optimalisaties: 1. Opschuiven van de nieuwe aansluiting richting het oosten in combinatie met het samenvoegen van rotondes tot een ovonde bovenop de snelweg. 2. Een extra verbinding tussen de nieuwe ovonde met de Kloosterheulweg via een stukje noordelijke parallelweg.
Bron:	Brief aan Stuurgroep van Stichting van Gol naar beter (7 december 2016); Rapport van Nicole Bosdijk (TU Delft, 2016); expertsessies 18 september 2017; expertsessies 12 oktober 2017.
Kaartje:	Zie onderaan deze tabel voor een kaartje van het ingediende idee.
Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? JA 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? JA 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? JA 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? JA, met voorbehoud (zie de toelichting hieronder). 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? JA, met voorbehoud (zie de toelichting hieronder)

6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? Nee (zie de toelichting hieronder)
--



Toelichting met betrekking tot randvoorwaarde 4 → toetsing aan ontwerp-richtlijnen

Het ingediende idee kan bij de nadere uitwerking van het ontwerp waarschijnlijk voldoen aan de geldende ontwerp-richtlijnen. Er gelden echter wel een drietal relatief grote risico's.

- Ten eerste is er sprake van een beperkt ruimtebeslag nabij het zuidelijke deel van de nieuwe op- en afrit 38/39 vanwege de aanwezigheid van een bedrijventerrein. De hier te realiseren tunnel onder de A59 vergt veel breedte omdat deze mogelijk met 2*2 rijbanen moet worden uitgevoerd. De tunnel wordt ook lang in verband met de geldende regels voor hellingen en het feit dat de A59 hier relatief laag is gelegen.
- Als tweede risico's geldt dat de aansluiting van de parallelbanen op de op- en afrit 40 mogelijk niet aan de ontwerp-normen kan voldoen.
- Ten slotte geldt dat het idee mogelijk niet voldoet aan het beleid van Rijkswaterstaat om uitbreiding van het aantal op- en afritten te voorkomen.

Nadere beschouwing van de variant met de stichting van gol naar beter en met Rijkswaterstaat levert de volgende conclusies t.a.v. de inpasbaarheid van het ontwerp:

- De as van de A59 moet minimaal 15 m in noordelijke richting opschuiven om aan de zuidzijde voldoende ruimte te maken tussen een nader te bepalen punt ten westen van de HertogJanstraat en de brug over het Drongels kanaal.
- De effecten van de ingreep in de A59 strekken zich over een langere lengte uit.
- Bij 100 km r=1000 moet de brug over het Drongelse kanaal aan beide zijden worden verbreed (Bij 120 km r= 1500, is de impact groter)
- 13 m opstakelvrije zone zit in ontwerp, door bermbeveiliging kan zone kleiner.
- Verlengen van viaducten in Drunen is noodzakelijk.
- Weefvak nodig tussen knooppunt 37 en nieuwe aansluiting op basis van eisen van RWS.
- Aanpassing kunstwerk Emmerikhovensestraat in verband met lengte van de weefvakken is noodzakelijk.

Conclusies:

- De variant 72A met 2 rotondes aan weerszijde van de A59 is ruimtelijk niet inpasbaar.
- De geoptimaliseerde variant 72A (met een Ovonde boven de rijksweg en een extra stuk parallelweg tussen de Ovonde en de Kloosterheulweg) kent dezelfde technische consequenties t.a.v. de A59 als variant 72A. Het ontwerp lijkt ruimtelijk inpasbaar, maar is niet definitief vast te stellen.

Toelichting met betrekking tot randvoorwaarde 5 → GOL-doelen

- Landbouwtunnel. Bij dit idee wordt niet aan de randvoorwaarde voldaan dat er een landbouwverbinding onder de A59 komt. Er moet dus een extra landbouwtunnel onder de A59 worden toegevoegd om het landbouwdoel te realiseren. Dit is nodig omdat de huidige onderdoorgang in de Baardwijkse Overlaat in het idee in gebruik blijft voor het reguliere wegverkeer. In het voorkeursalternatief wordt deze onderdoorgang gebruikt voor landbouwverkeer.
- De varianten 72A en 72B zijn verkeerskundig nader onderzocht. In de bijlage ('Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B'; 18 oktober 2017) zijn deze verkeerskundige effecten weergegeven. GOL heeft voor een aantal straten doelstellingen geformuleerd, in het kader van leefbaarheid. De conclusie is dat de doelstellingen voor minder verkeer op het Laageinde, de Molenvlietstraat en de Putstraat in Waalwijk en de Kastanjelaan-West in Drunen in de variant 72A niet wordt gehaald.

- In variant 72B wordt ook de doelstelling van minder verkeer op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde niet gehaald. In variant 72B wordt de doelstelling voor het Laageinde wel gehaald.
- De geoptimaliseerde variant 72A is verkeerskundig niet nader onderzocht. Door het verschuiven van de aansluiting naar het oosten wordt het negatieve effect op de Molenvlietstraat minder. Echter, het verkeer uit Waalwijk blijft zijn weg vinden naar Waalwijk-Noord. De optimalisatie heeft geen effect op het verkeer in Drunen. De doelstelling van minder verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen wordt niet gehaald.

Toelichting met betrekking tot randvoorwaarde 6 → Kosten

- Het idee kost ruim meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief. Dit komt door het verschuiven van de A59 naar het noorden met 15 meter (over een lengte: ten westen van de HertogJanstraat tot aan het Drongelens kanaal); door de aanpassing van het kunstwerk Emmerikhovensestraat, de verbreding van de brug over het Drongelens kanaal en het verlengen van het viaduct aansluiting 40 in Drunen.

De varianten 72A, 72B en de optimalisatie van 72A kosten ruim meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief GOL.

Bijlage

Stap 3 van de afweging.

Het idee voldoet niet aan randvoorwaarde 6 en valt daarom af in stap 2 van de afwegingssystematiek. Voor de volledigheid wordt hieronder wel het resultaat van stap 3 opgenomen. Ook zijn de bevindingen van de Stichting Van GOL naar Beter opgenomen in de laatste kolom.

Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen):

	Aspect	Afweging NBIC (Movares, Goudappel Coffeng en BRO)
1	Verkeer & vervoer	
a	Netwerk-effect	Doordat er meer capaciteit wordt gecreëerd op de A59 (door aanleg parallelbanen) is er inderdaad sprake van meer verkeer via HWN wat anders via OWN zou rijden. Dit is met name voordeel voor wegen in Waalwijk. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zorgt echter wel voor een toename op wegen van een lagere orde, namelijk de Kastanjelaan-West en Statenlaan.
b	Verkeersveiligheid	Het is lastig hier uitspraken over te doen zonder aanvullende berekening. De toename op de parallelbanen is gelijk aan het verkeer op de parallelwegen zoals in GOL opgenomen (Baardwijkse Overlaat). Beiden zijn namelijk 80 km/h. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zal een negatief effect hebben op de veiligheidscijfers in Drunen.
c	Ruimtelijke inpassing	- Variant 72A is ruimtelijk niet inpasbaar. - Optimalisatie variant 72A lijkt inpasbaar, maar is niet definitief vast te stellen.
d	Onderliggend wegennet	Ten opzichte van het voorkeursalternatief leidt deze variant tot een toename van verkeer in de kern van Waalwijk. Het gaat om straten zoals Putstraat, Molenvlietstraat, Grotestraat, Groen van Prinstererlaan en de Teisterbantlaan. Over het totaal aantal kilometers is lastig een uitspraak te doen zonder aanvullende berekening. Er lijkt veelal een afname op wegen in Waalwijk die nu GOW 80km/h en 50 km/h zijn en een toename op wegen die 30 km/h zijn. Of er een verschuiving van OWN naar HWN plaats vindt is zonder berekeningen niet te zeggen. <u>Nadere effecten:</u> - 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. - Bij congestie op de A59 is er een vergrote kans op 'sluipverkeer' via de parallelstructuur. Verkeer zou de A59 kunnen verlaten, de parallelweg afrijden en vervolgens nabij de aansluiting 38 (of 40 in tegengestelde richting) weer op de A59 invoegen. Dit zorgt voor een extra weefbeweging, welke wellicht een groter negatief effect kan hebben op de doorstroming van de A59 dan de intensiteiten zelf. - Indien aansluiting 39 volledig wordt aangesloten op de parallelstructuur (variant 72B) ontstaan enkel lokale effecten. Met name de toename op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde 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.

		g. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen.
2	Geluid	Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt het af.
3	Luchtkwaliteit	Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt het af. Hierbij geldt de nuance dat de bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtkwaliteit relatief beperkt is en dus het feitelijke verschil tussen het idee en het voorkeursalternatief relatief klein is. A59 is dominant in beide varianten.
4	(externe) veiligheid	Niet onderscheidend omdat er wijziging plaatsvindt van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A59.
5	gezondheid (GES)	Zie bij geluid en lucht.
6	Natuur	a. Bij de variant 72A wordt minder infrastructuur aangelegd, dit is positief (minder verhard oppervlakte, etc.). Aandachtspunt is het effect op de passeerbaarheid van de A59 (ecologisch verbindingzone) omdat de brug in de A59 over het Drongelens kanaal wordt verbreed door de parallelstroken wordt de EVZ onderdoorgang langer. Ook het GOL alternatief verdient aandacht om via een goede groeninpassing en afscherming de dieren onder de A59 te geleiden. Tevens als aandachtspunt dat de Winterdijk bij Waalwijk is een landschappelijk waardevol element. b. Het verkeer op de Overlaatweg wordt minder druk dan in het GOL alternatief. Dit betekent dat de negatieve gevolgen van de Overlaatweg op de EVZ er wel zijn, maar minder dan in de GOL variant.
7	landschap, recreatie, cultuur-historie, archeologie (incl. landbouw).	Minder negatieve effecten dan het NRD-alternatief i.v.m. minder nieuwe infrastructuur in het landschap. Verlies van cultuurhistorische waarde (openheid) is kleiner dan in het voorkeursalternatief. Compensatie is wel noodzakelijk omdat de huidige oost-west doorsnijding van de Baardwijkse Overlaat wordt verbreed, echter de compensatie is geringer dan in het voorkeursalternatief. Tevens heeft het aansluiten van de parallelbanen op de aansluiting 40 een negatieve invloed op landschap en cultuurhistorie. Voor landbouw geldt dat er geen nieuwe landbouw tunnel onder de A59 wordt gemaakt voor grotere landbouwvoertuigen en dus niet wordt voldaan aan de doelstelling voor landbouw.
8	bodem en water	Niet onderscheidend
9	maakbaarheid/ vergunbaarheid /inpassing	<u>Aanvulling:</u> Er zal waarschijnlijk voor de nieuwe aansluiting 38/39 en de uitbuiging van de A59 naar het noorden een TB (Tracé Besluit) genomen moeten worden.
10	risico's	Zie bij 'Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)' <u>Aanvulling:</u> De berekeningen zijn uitgevoerd voor de referentiesituatie (kaal) in 2030. Dat is de toekomstige situatie in het gebied, met daarin, naast de huidige inrichting, ook ontwikkelingen (zoals nieuwe wegen en woningbouw) waarvan op dit moment zeker is dat deze er zullen komen. Ontwikkelingen zijn zeker als er bijvoorbeeld een bestemmingsplan voor is. Van deze referentiesituatie is in de MER / PIP ook de milieusituatie berekend en hiermee zijn de effecten van GOL vergeleken. Deze referentiesituatie vormt de basis voor het programma GOL. Er is ook een referentiesituatie 'plus' waarin extra verkeer zit vanwege extra ontwikkelingen van woonwijken en bedrijventerreinen (waaronder Haven8). De bewonersalternatieven zijn niet getoetst op deze 'plus'-situatie. Dit zal de geconstateerde knelpunten op de Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat mogelijk vergroten. Ook is de doorstroming op de aansluitende wegen van/naar Haven8 een aandachtspunt in die situatie (nieuwe aansluiting Weteringweg op de nieuwe parallelbanen van de A59) omdat deze nieuwe parallelwegen in de referentie kaal al geheel gebruikt worden. Ook zal de nieuwe parallelbaan zelf een hogere I/C-waarde krijgen met mogelijke afwikkelingsknelpunten tot gevolg.
11	Kosten	Het idee kost ruim meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief. Dit komt door het verschuiven van de A59 naar het noorden met 15 meter (over een lengte: ten westen van de HertogJanstraat tot aan het Drongelens kanaal); door de aanpassing van het kunstwerk Emmerikhovensestraat, de verbreding van de brug over het Drongelens kanaal en het verlengen van het viaduct aansluiting 40 in Drunen.
12	Mitigeerbaarheid	Niet onderscheidend in dit stadium
	Afweging	De variant past niet binnen de doelstelling van GOL om het verkeer uit de oude kern van Waalwijk en Drunen te halen. De verkeersdruk neemt toe in Waalwijk-noord en Drunen. Het idee scoort daarom op doelbereik slechter dan het voorkeursalternatief. Het idee heeft minder effecten op de landschappelijke waarden in de Baardwijkse Overlaat. Daarnaast scoort de variant op kosten minder goed dan het voorkeursalternatief. Het idee is twee keer zo

		duur ten opzichte van de voorkeursvariant. Het voorkeursalternatief heeft per saldo de voorkeur boven het idee omdat het doelbereik zwaarder weegt dan de beschreven effecten en deze negatieve effecten gemitigeerd/gecompenseerd kunnen worden. Daarnaast is het idee twee keer zo duur.
--	--	--