

Expertsessie Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL)

-verslag-

<i>datum</i>	25 oktober 2017
<i>kenmerk</i>	72910
<i>aan</i>	Ed van Uijen (Stichting Van GOL naar Beter), Michiel Visser (BMF) en Ivette van der Linden (projectleider GOL)
<i>opsteller</i>	Ineke Spapé (SOAB Management)

SOAB Management BV

Belcrumwatertoren
Speelhuislaan 158, Postbus 2210, 4800 CE Breda
Telefoon (076) 5213080 E-mail info@soab.nl
KNAB: NL75KNAB0727138588
KvK Breda 63144921, BTW: NL855111598B01

1. Waarom een expertsessie? Achtergrond

Achtergrond

In het voorjaar van 2017 heeft de Stuurgroep GOL een voorkeursalternatief gekozen en vervolgens heeft de provincie (het College van GS) het concept-ontwerp PIP vrijgegeven voor bestuurlijk overleg. De planning is dit najaar het ontwerp PIP, na eventuele aanpassingen voortkomend uit de consultaties, ter inzage te leggen, waarbij inspraakreacties kunnen worden ingediend. Doel van het plan is bereikbaarheid en leefbaarheid in de Oostelijke Langstraat te verbeteren. Onderdeel van het plan is de aanleg van een aansluiting vanuit Waalwijk en Drunen op de A59 in de Baardwijkse Overlaat (Baardwijkse Overlaat). In 2012 is een samenwerkingsovereenkomst getekend met 20 partijen in het gebied. In 2013 de bestuursovereenkomst. In de periode 2014 – 2016 zijn de plannen verder uitgewerkt en zijn verschillende varianten onderzocht. De voorkeursvariant is uitgewerkt in een concept ontwerp PIP. De ontwerpen zijn in het voorjaar openbaar gemaakt. Het plan is het ontwerp PIP in november 2017 ter visie te leggen.

De Baardwijkse Overlaat is een open landbouwgebied tussen de kernen Waalwijk en Drunen. De Baardwijkse Overlaat wordt van west naar oost doorsneden door de A59. Naast het Drongelens kanaal is een ecologische verbindingszone en faunapassage onder de A59 door van ca 25 meter breed gepland zodat tenminste een minimale verbinding voor soorten als reeën aanwezig is.

De provincie stuurt het plan GOL aan en heeft een MER laten uitvoeren om de milieueffecten van het plan te bepalen. Volgens de stichting Van GOL naar Beter (in deze notitie afgekort tot VGNB) bieden de huidige plannen nauwelijks een oplossing en is de winst van het voorkeursalternatief van de overheden is beperkt: zo vraagt de stichting zich af of voldoende rekening gehouden is met de huidige economische groei en of er inzicht is in sluipverkeer op het onderliggende wegennet (laat staan op de verwachte toename ervan). Gevolg is immers dat volgens VGNB waarden rond verkeersonveiligheid, fijn- en stikstof en geluidsoverlast de grenzen benaderen of zelfs overschrijden. Verder is volgens VGNB niet gewerkt met dynamische modellen, noch is rekening gehouden met voortschrijdend inzicht op het gebied van weginfrastructuur en aanpassingen snelwegen (trends, autonoom rijden, smart mobility, Smartwayz voor wegennet in Zuidoost-Brabant etc). Tot slot is er volgens VGNB weinig draagvlak voor de plannen onder de bewoners van Waalwijk, Drunen, Nieuwkuijk en Vlijmen, biedt een EVZ van ca 25 meter wel erg weinig 'robuuste' kansen en worden cultuurhistorische waarden aangetast.

Volgens de stichting VGNB en BMF laten de verkeerscijfers zien (" Achtergrondreportage GOL west (p.46)) zien dat de doorstroming op de A59 nauwelijks of niet binnen aanvaardbare grenzen wordt gebracht. Op de door GOL geclaimde verbetering van bereikbaarheid van woon- en werkgebieden en de leefbaarheid in de kernen valt volgens VGNB en BMF veel af te dingen. Het risico op groei gebiedsvreemd verkeer door de kernen neemt toe (sluipverkeer). De variant van VGNB voorkomt in belangrijke mate sluipverkeer en deelt het verkeer anders toe aan het wegennet in Waalwijk. De milieudruk zal er dus ook anders uitzien, maar op voorhand is daarover op straatniveau nog geen oordeel te geven. VGNB en BMF vinden dat met het VKA in de Baardwijkse Overlaat een forse barrière (een spaghetti van wegen) wordt gerealiseerd,

waarbij nauwelijks sprake is van een verbeterde bereikbaarheid voor de kernen Waalwijk en Drunen en met ook nog veel nadelen voor fauna en flora.

GOL deelt die mening niet en geeft onder meer op grond van resultaten van de MER-rapportage aan dat haar voorstellen wel degelijk een antwoord zijn op de kritiekpunten van VGNB. Volgens de provincie zijn de effecten van de GOL variant zijn uitgewerkt in de achtergrondrapportages behorende bij het MER. Hieruit blijkt o.a. dat doorstroming op de A59 verbeterd, dat er rekening is gehouden met economische groei, dat de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden en de leefbaarheid in de kernen verbeterd.

Omdat GOL en VGNB van mening verschillen en niet alle verschillen in onderliggende onderzoeken worden opgelost, is in de ronde tafel bijeenkomst van PS aangegeven dat er een expertsessie komt, waarvan navolgend verslag wordt gedaan.

Stichting Van GOL naar Beter (VGNB) een BETER alternatief?

De VGNB wil de Baardwijkse Overlaat behouden voor natuur en recreatieve functies en daarom bepleiten zij al vanaf 2006 (inspraak structuurvisie Heusden) verkeerskundige oplossingen die de Baardwijkse Overlaat vrijwaren van nieuwe infrastructurele doorsnijdingen die ten koste gaan van de landschappelijke, ecologische en recreatieve functies in de Baardwijkse Overlaat. De BMF steunt deze benadering. Ook vinden VGNB en BMF dat structurele doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen op de A59 aangepakt moeten worden. Bovendien wordt met het VKA de barrierewerking voor fauna van de Overlaat weg een stuk groter. Hiervoor is in de ogen van BMF en VGNB nog geen bevredigende oplossing gevonden.

Vanaf 2012 is het project GOL van start gegaan met de focus op het versterken van natuur, landbouw, recreatie, bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen. De Baardwijkse Overlaat is daarin een open landbouwgebied en heeft cultuurhistorische waarde. Door de komst van infrastructuur moet die cultuurhistorische waarde worden behouden of ontwikkeld, er moet een volwaardige landbouwverbinding worden gerealiseerd, de doorstroming op de A59 moet worden verbeterd en het verkeer uit de kernen worden gehaald. In het plan GOL moet en wordt aandacht geschonken aan een ecologische verbindingzone met een ecopassage onder de A59.

Door VGNB is de *ontwerpopgave* anders geformuleerd: ontwerp zodanige oplossingen voor de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid van Waalwijk en Drunen dat de Baardwijkse Overlaat wordt ingericht als robuuste EVZ en recreatieve zone. Dit betekent concreet:

- a) projecteer geen nieuwe verkeersinfrastructuur voor autoverkeer in de Baardwijkse Overlaat.
- b) beperk de barrierewerking voor de fauna van de bestaande verbinding Waalwijk-Drunen in de Baardwijkse Overlaat.
- c) ga na of en hoe met recreatieve doeleinden en bestemmingen in het Baardwijkse Overlaat-gebied geld te verdienen valt.

Onderzoeken tot dusver

1. De verkenning van de gebiedsontwikkeling oostelijke Langstraat begon in 2008 met een studie met als motto 'de Maasroute stroomt door'. In 2011 heeft het rijk besloten om aan de A59 zelf geen veranderingen door te voeren omdat hiervoor volgens criteria voor het rijkssnelwegennet tussen Waalwijk en Den Bosch er geen dringende noodzaak is.
2. Vervolgens heeft de regio haar eigen plan gemaakt, resultaat is de voorkeursvariant, die nu voorligt. Daarin is de visie van GOL nader uitgewerkt: Het bestemmingsverkeer wordt

gescheiden van doorgaand verkeer. Het verkeer van en naar de A59 wordt uit de oude kernen gehaald om de leefbaarheid te vergroten. Het betreft verkeer uit woonstraten die vroeger de oude ontsluitingsroutes waren, maar hiervoor nu niet meer geschikt zijn. Het verkeer in het plan GOL geleid over de toegangswegen die hiervoor geschikt zijn en over nieuwe parallel- en randwegen om de kernen heen. De doorstroming op de A59 verbetert.

3. Voor VGNB (en BMF) blijft staan dat primair de doorstroming op de A59 moet worden verbeterd en dat regionaal verkeer daar op bepaalde trajecten (Waalwijk-Den Bosch bv) van gebruik moet kunnen maken. Tot nu toe heeft de stichting er bij de provincie regelmatig op aan gedrongen het gesprek met Den Haag te heropenen, maar is (de stuurgroep GOL heeft diverse malen gesprekken gevoerd met het Ministerie) daartoe tot dusver niet bereid. Rijkswaterstaat is als adviseur betrokken in de stuurgroep. Gedacht wordt in de eerst plaats aan toepassing van de technieken die ook in kader van Smartwayz voor wegennet in Zuidoost-Brabant worden ontwikkeld. De stichting is van mening dat de aanpassingen van het regionale en lokale wegennet moeten worden ontwikkeld in samenhang met de noodzakelijke verbeteringen van de inrichting en verkeersgeleiding op de A59.
4. Op verzoek van VGNB heeft de TU Delft in de persoon van Nicole Bosdijk (student TU)¹ gereflecteerd op de voorkeursvariant van de overheden. Jan Anne Annema (docent TUDelft)² heeft een visie uitgebracht op het gebied van verkeersmodellering.
5. De Cie MER heeft op de NRD gereageerd. Daarin vindt VGNB steun voor haar benadering.³ Op advies van de commissie MER heeft de provincie in het kader van het MER van alle varianten een beoordeling gemaakt, vormgegeven in een factsheet dat op moment van de expertsessie nog toegestuurd moest worden.

Deze onderzoeken en de visie van de stichting moeten volgens de stichting breder onder de aandacht gebracht worden. VGNB heeft bij meerdere gelegenheden (o.a. bij als zienswijze op de NRD in 2015) voorstellen (alternatieven/varianten) ingebracht. Naar de mening van VGNB zijn de varianten, onvoldoende uitgewerkt en beoordeeld in relatie tot het voorkeursalternatief/de variant van de overheden. Vanuit GOL wordt deze opstelling bestreden (De varianten van de Stichting zijn afgefallen omdat ze niet zouden voldoen aan de doelstelling van GOL (verkeer uit de kernen) en meer geld kosten. In de ronde tafel bijeenkomst van Provinciale Staten is echter afgesproken een expertsessie te organiseren om de variant opnieuw te bekijken. SOAB Management is vanwege haar kennis en ervaring gevraagd als procesbegeleider van de expertsessie te fungeren.

¹ 'MKBA Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' (NB, 30 jan 2017)

² 'Second opinion' (JAA, dd. 16 nov 2016)

³ Advies Cie MER is opgenomen in de reeds gepubliceerde ontwerp PIP en MER documenten

2. Expert sessie optimalisering robuuste EVZ Baardwijkse Overlaat: programma en deelnemers

Toelichting

VGNB en BMF hebben de ambitie de Baardwijkse Overlaat verder te ontwikkelen als een robuuste EVZ, met speciale aandacht voor natuur en landschap (biodiversiteit), passend bij het gebied tussen Loonse en Drunense Duinen en de zuidelijke oever van de Maas, in een nadrukkelijke combinatie met recreatie en duurzame landbouwbedrijven én met een goede verkeersafwikkeling van de A59 en die van de kernen in het gebied (op alle relevante schaalniveaus). VGNB en BMF zagen de expert sessie dan ook als een opmaat naar een doorbraak in en naar een mooie groene toekomst voor de Baardwijkse Overlaat mét een goede positionering van de aansluiting en verkeerscirculatie in Waalwijk en Drunen.

VGNB en BMF vroegen aan de bij de planvorming betrokken partijen deel te nemen aan een gezamenlijke verkenning naar een verbeterde (lees geoptimaliseerde) combinatie van verkeerskundige alternatieven/varianten én milieu-effecten én bedrijfseconomische/recreatieve mogelijkheden op het lokale, interlokale, regionale én bovenregionale schaal, met een acceptabele maatschappelijke kosten/batenanalyse voor de VGNB-variant. Doel van de expert sessie is om de variant van de stichting, genoemd 72A (verbeterde variant 72) opnieuw te beoordelen. Daarnaast is de expert sessie bedoeld om te onderzoeken of er maatregelen nodig zijn op het gebied van ontsnippering en om de alternatieven en varianten rondom de Baardwijkse Overlaat te nader te verkennen, te bespreken en onder de aandacht te brengen. VGNB en BMF wilden mogelijkheden verkennen om het functioneren van de Baardwijkse Overlaat als EVZ te versterken. Hierbij zijn verschillende functies betrokken: natuur, landbouw, economie en recreatie en kon er vanuit twee vertrekpunten worden geoptimaliseerd:

- vanuit een Baardwijkse Overlaat zonder nieuwe infrastructuur in de Baardwijkse Overlaat (huidige situatie)
- vanuit een Baardwijkse Overlaat met een parallelweg en aansluiting elders op de A59 (zie variant 72 A)
- vanuit een Baardwijkse Overlaat waarin nieuwe infrastructuur (GOL variant - nieuwe aansluiting op A59) is gepland.

Deze vertrekpunten vormden gelijk de vertrekpunten en centrale vragen voor de twee deelsessies.

Naast Jan Anne Annema van de TU Delft zijn andere partijen uit het gebied en andere externe experts gevraagd, zoals Goudappel Coffeng, Natuurmonumenten, VGNB, BMF, Heemkundekring en Provincie. Een volledige deelnemerslijst is opgenomen aan het slot van hoofdstuk 2. De expert sessie heeft plaats gevonden op maandagmiddag 18 september in de Korenmolen, die aan de rand van het gebied ligt.

Programma expert sessie GOL 18 september

- 12.00 Inloop en lunch.
- 13.00 Start, opening door Ivette van der Linden (projectleider GOL) en Ed van Uijen (VGNB)
- 13.10 Kennismakingsronde met persoonlijke vraag (SOAB, voorzitter en deelsessieleiders)
- 13.30 Bij de expert meeting staat een integrale benadering voorop: de verkeerskundige- bereikbaarheidsaspecten kunnen niet los gezien worden van de milieukundige-waterkundige-leefbaarheidsaspecten en bedrijfsrecreatieve

EN een goede verkeersafwikkeling EN oog voor klimaatadaptatie: waterberging en droge voeten in plaats van verstenen en asfaltknopen in de Baardwijkse Overlaat: kansen voor nu in plaats van missers voor de (nabije) toekomst....

Bron: VGNB

aspecten. We starten daarom met een plenair deel met toelichtingen/pitches op beide aspectgroepen: kortom waar hebben we het over (feiten en visie). Uitwisseling van kennis en daarmee wederzijds begrip kweken staan dan centraal. Plenair dus zes korte inspirerende pitches: van Jan Anne Annema, VGNB, BMF, Goudappel, Natuurmonumenten en Provincie elk 5 minuten max.

- 14.15 Twee deelsessies te weten:
- deelsessie 1: Natuur, ecologie, waterberging enz Baardwijkse Overlaat
 - deelsessie 2: Verkeer en infrastructuur
- In iedere sessie wordt gediscussieerd over concrete vragen:

Vragen deelsessie 1: Natuur, ecologie, waterberging Baardwijkse Overlaat:

- 1 Hoe zou een (globaal) toekomstperspectief /toekomstvisie in de Baardwijkse Overlaat eruit kunnen zien?** Welke kwaliteitsimpulsen en ontwikkelingsmogelijkheden zijn er? Kortom welke functie zou de Baardwijkse Overlaat kunnen vervullen (natuur, landbouw, water(berging), ontsluiting natuurgebieden, economisch enz).
- 2 Welke knelpunten en oplossingen zijn er op het gebied van o.a versnippering/barrièrewerking en EVZ**
 - t.o.v. de huidige bestaande situatie in de Baardwijkse Overlaat
 - t.o.v. de huidige GOL-plannen (weg door Baardwijkse Overlaat en nieuwe aansluitingen op A 59)
 - t.o.v. de nieuwe aansluiting variant 72 A direct langs de A 59

Vraag deelsessie 2: Verkeer en infrastructuur:

- 1 Wat is de beoordeling/vergelijking van de verbeterde variant 72A met de huidige GOL-plannen?** In deze discussie gaat het om met name de vergelijkingen t.a.v. doelstelling van GOL, doorstroming op A59, verkeerstromen/ aantal voertuigen op A59 en het onderliggend wegennet, bereikbaarheid, veiligheid, effecten op natuur, landschap, cultuurhistorische waarden, recreatie, gezondheid, geluid- en luchtkwaliteit en kosten & baten. In deze sessie worden de verkeerskundige - en verkeersleefbaarheidsaspecten van de GOL-voorkeursoplossing en de VGNB-oplossing besproken en met elkaar vergeleken. Doel is vast te stellen of beide oplossingsvarianten op bovenstaande aspecten en financieel (sterk) van elkaar verschillen.

Beide sessies vinden plaats met in een zogeheten 'fish bowl': vertegenwoordigers in de binnenring (de fish bowl zelf) discussiëren, in de loop van de discussie nemen wisselende deelnemers aan de discussie (binnenring) deel of zijn toehoorder (tweede ring). De voorbereidingsgroep (BMF, VGNB, Projectleider GOL en SOAB) maakte een indeling wie in de fish bowl zit en wie in de buitenring zit. Dat betreft alleen de aftrapronde: daarna is deelname flexibel

- 15.15 Koffie break (zetten we in programma, maar gebruiken we waarschijnlijk als extra tijd voor deelsessies: daar kunnen mensen koffie drinken en netwerken...)
- 15.30 Terugkoppeling en integratie beide deelsessies:
- plenaire terugkoppeling: per fish bowl een korte pitch door een van de deelnemers uit de sessie
 - plenaire discussie over de resultaten (zowel qua inhoud als proces) van beide expertsessies
 - welk advies hebben de deelnemers van de expertsessie?
- 16.00 Wrap up en vervolgspraken
- 16.30 Einde expertsessie

Deelnemers expertmeeting

(V: expertsessie verkeer en N: expertsessie natuur)

<i>Naam</i>	<i>Organisatie</i>	<i>V</i>	<i>N</i>	<i>Naam</i>	<i>Organisatie</i>	<i>V</i>	<i>N</i>
Dr. J.A. (Jan Anne) Annema Jan Anne Annema	TU Delft; assistant professor in transport policy analysis at Delft University of Technology, faculty Technology, Policy and Management	X		Michiel Visser	BMF	J	
Ivette van der Linden Marieke van Opzeeland	Provincie Noord-Brabant	X					
Peter van Rooy	voorzitter adviesgroep GOL		X				
Danny Walraven	Goudappel Coffeng	X		Frans Swinkels	BMF		J
Dirk van der Linden	Provincie Noord-Brabant	X		Herman Peters	Adviseur BMF		J
Wethouder van Groos	Gemeente Waalwijk	X	X	Wethouder v.d. Poel	Gemeente Heusden	J	J
Gert Moolenschot	Gemeente Waalwijk (ambtelijk)	X		Lucien Kuijsters	Gemeente Heusden (ambtelijk)		X
Ed van Uijen	VGNB	X		Adriaan van Abeelen	Het Groene Hart Brabant/adviseur BMF		X
Bert van Arnhem	VGNB		X	Hans Kloosterboer	Adviseur BMF	X	
Arnoud de Kruijf	VGNB	X		Giel de Haan	IVN de Waerdman		X
Hubert van Beusekom	RWS (ontsnippering EVZ)		X	Fons Mandigers /Lianne Schroder	Natuurmonumenten		X
Tijs de Gouw	ZLTO afdeling Oostelijke Langstraat		X	Jan Pijnenborg	Natuur-en MilieuVereniging Heusden		X
Ruud Hornman	NHTV, expert verkeersmanagement	X		Ineke Spapé	SOAB Management	X	
Theo Weijters	Voorzitter Waalwijkse OndernemersFederatie	X		Egbert Kalle	SOAB Management		X
Joris van Herk	Waterschap Aa en Maas		X				
Gien van Wijk	Heemkunde Onsenoort/ adviseur VGNB		X				
Wierd Meijering	Ondernemer te Drunen	X					

3. Dromen....

Aan het begin van de expertsessie is de deelnemers gevraagd naar hun dromen voor het gebied van de Baardwijkse Overlaat. Zonder namen of organisaties te noemen én thematisch samengevat zijn de volgende dromen gedroomd.....

'Gevraagd: een open blik, gezamenlijke kennis én een dosis durf' (VGNB)

Overall:

- Een robuuste oplossing op alle (onderstaande) fronten voor het gebied

Natuur, groen, water en ecologie:

- Een mooie noord-zuid ecologische verbindingssonde, met doorstroming van natuur
- Een snelfietsroute door het groen
- Het zichtbaar maken van de waarden van het gebied
- Een duurzaam groene Baardwijkse Overlaat
- Een niet-geasfalteerde Baardwijkse Overlaat, met ruimte voor mens en dier en nadrukkelijke ruimte voor waterberging, nodig vanuit klimaatadaptie
- Ruimte voor water (naast groen) in een noord-zuidcorridor
- Uitvoeren van de eerdere plannen (2002) voor een groenzone zonder 'Botsende Corridors': de GOL-aanpak lost deze op

Landbouw:

- Behoud van de agrarische functie en de bereikbaarheid van de bedrijven
- Meer mogelijkheden voor biologische agrariërs, in een netwerk samenwerkend in het verbeterde GOL-gebied

Verkeer en mobiliteit:

- Terug naar IenM en de knoop doorhakken over nut en noodzaak van de A59 als snelweg: maak er maar een N-weg van
- Een leefbaar én bereikbaar gebied
- Een snelfietsroute door het groen
- Een *integrale* gebiedsopgave
- Een kwaliteitsslag maken in de beleving van het gebied, waarbij de fiets op de huidige Spoordijk fietst

Cultuurhistorie:

- Behoud van cultuurhistorie
- Het zichtbaar maken van de waarden van het gebied
- Het gebied is ontsnipperd en biedt kansen voor cultuurhistorie

'Per saldo een stevige plus voor het gebied, met de inzet van veel Brabantse slimheid' (Peter van Rooy)

Leefbaarheid en ruimtelijk:

- Een leefbaar én bereikbaar gebied
- Het zichtbaar maken van de waarden van het gebied
- Een kwaliteitsslag maken in de beleving van het gebied
- Het gebied is ontsnipperd en geeft zo een impuls aan een hogere gebiedskwaliteit
- Aandacht voor gebiedsontwikkeling, géén optelsom van losse oplossinkjes, een stevige basis voor een robuust, goed ontwikkeld gebied op basis van gedragen keuzes

Procesmatig:

- Aandacht voor ruimtelijke ontwikkeling, integraal en in samenwerking
- Samen toewerken naar een robuust, goed-ontwikkeld gebied op basis van gedragen keuzes
- Een brede consensus over wat integraal is en wat een gedegen draagvlak inhoudt
- Per saldo een stevige plus voor het gebied, zonder verliezers met de inzet van veel Brabantse slimheid
- Samen zoeken naar mogelijkheden, want dromen kunnen ook wel eens te duur zijn
- Een einde aan alle discussies met een goede, geïntegreerde oplossing, die recht doet aan alle aspecten en in een (gedragen) samenwerking tot stand is gekomen

Quotes van deelnemers van de expertsessie zijn opgenomen door de hele rapportage en staan samengevat in bijlage 1.

4. Resultaten expertsessie

4.1 Plenaire deel

Er zijn ter inleiding en om alle neuzen te richten korte pitches gehouden rond zowel verkeer als natuur, ecologie en het proces:

Ivette van der Linden (provincie Noord-Brabant, proces) (zie bijlage ook 2.1 de powerpoint presentatie van de provincie)

Ze schets het proces tot dusver in het kort. Het gaat om een complex, integraal project, met veel partijen, een 100-miljoenproject. Vanaf 2012 is de communicatie vanuit GOL naar de omgeving gestart. Vanaf 2014 zitten we met de bewoners uit Drunen om tafel. Het project GOL is eind 2016 uitgebreid met nieuwe ontwikkelingen: denk aan de snelfietsroute-ontwikkelingen. Doorgaand autoverkeer door de oude kernen moet worden geweerd. Ook andere doelstellingen zoals cultuur-historische waarden, landbouw en de ecologische verbindingzone zijn en worden in het proces meegenomen.

Danny Walraven, Goudappel (verkeer) (zie ook bijlage 2.2, de powerpoint presentatie van Danny Walraven)

Hij gaat in op de verkeerseffecten van de variant VGNB⁴ en vergelijkt die met de VKA GOL, het GOL-alternatief. De vergelijking is gebaseerd op berekeningen met het verkeersmodel voor dit project. Het GOL-verkeersmodel is gebaseerd op de situatie in 2010, het basisjaar.⁵ Om toekomstige verkeerprestaties en –belastingen te kunnen berekenen in 2030, het prognosejaar, zijn ook toekomstige ontwikkelingen gemodelleerd (zoals nieuwe wegen en woningbouw) die juridisch-planologisch zijn vastgelegd.

Danny Walraven vat de resultaten van de verkeerskundige analyse van de VGNB-variant (72A en 72B)⁶ samen:

1. De nieuwe aansluiting en parallelbanen worden goed gebruikt door verkeer dat in de referentiesituatie in 2030 gebruik maakt van de A59 en de aansluitingen 37, 38 en 39. De nieuwe parallelbanen krijgen circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal te verwerken.
2. Vergeleken met het VKA GOL is bij variant VGNB op deze wegvakken is een afname te zien; ook op de A59 ten oosten van de parallelbanen (ter hoogte van Drunen). Blijkbaar zijn de parallelbanen een goed alternatief voor de A59 (met name bij congestie), ook voor bestemmingen ten oosten daarvan zoals de woon- en werkgebieden in Drunen.

⁴ Variant VGNB staat ook bekend als variant 72, met de subvarianten 72A en 72B. Deze nummering komt voort uit de naamgeving van de zienswijzen in de reactienota NRD GOL. De VGNB variant bestaat uit een gecombineerde aansluiting 38/39 op de A59, gelegen tussen de huidige aansluitingen 38 en 39. De aansluitingen 38 en 39 worden opgeheven. De nieuwe aansluiting krijgt zowel aan de noordelijke als de zuidelijke kant van de A59 een op- en afrit (richting hoofdrijbaan A59 en/of parallelbaan) en een parallelbaan met een ontwerpsnelheid van 80 km/u. In de VGNB variant komt er geen aansluiting op de A59 en geen randweg Drunen in de Baardwijkse Overlaat; in het VKA GOL is dit wel het geval. (Zie verder de schets in de notitie 'Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B van Goudappel Coffeng, dd. 15 sep 2017.)

⁵ Het basisjaar in dit verkeersmodel beschrijft de situatie in 2010 waar alle informatie van bekend was:

wegenstructuur, arbeidsplaatsen, woningen, verkeerstellingen, et cetera.

⁶ Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft variant VGNB doorgerekend en vergeleken met het referentiealternatief en het VKA-GOL. De resultaten en interpretatie daarvan is gerapporteerd in de notitie 'Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B' (PNB, 15 sep 2017). Deze notitie is op 15 september gedeeld met enkele leden van VGNB en BMF, maar nog niet met alle deelnemers aan deze expertsessie. In de expertsessie op maandag 18 september heeft Danny Walraven zijn analyse toegelicht. De provincie stuurt deze notitie aan alle deelnemers toe.

3. Ten opzichte van het VKA GOL ontstaat met variant VGNB lokaal (op sommige wegvakken) meer 'lucht' op de A59 zelf waar in de referentiesituatie 2030 op piekmomenten sprake is van vertragingen door een hoge I/C-waarde. De parallelbanen zorgen voor lokaal verlichting op de A59, die daardoor voor regionaal verkeer meer aantrekkelijk wordt. Dit zorgt voor een toename op de A59 ten westen van Waalwijk en een toename op de Midden-Brabantweg. Ten opzichte van het VKA GOL zorgt variant VGNB voor minder verkeer op routes door Waalwijk, zoals de route Prof. Kamerlingh Onnesweg-Groenewoudlaan-Akkerlaan-Drunenseweg-Overlaatsweg.
4. Variant VGNB leidt tot meer verkeer op de aanrijroutes naar de nieuwe parallelbanen (Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat) en op toe leidende routes (Groen van Prinsterlaan, Heermanslaan, Putsraat). Op wegvakken nabij de huidige aansluiting 39 (die komt te vervallen) neemt het gebruik af (Hoogeindse Rondweg, Hoogeinde, Vooreinde).
5. Door het vervallen van aansluiting 38 i.c.m. de realisatie van de parallelstructuur (met de nieuwe verbinding met de Weteringweg) zorgt voor afname van verkeer op de wegvakken nabij aansluiting 38. Op de oost-west verbinding Taxandriaweg en de Altenaweg is een duidelijke afname waarneembaar. Het verkeer dat een relatie heeft met het Havengebied maakt van en naar het oosten (richting Den Bosch) meer gebruik van de nieuwe verbinding met de Weteringweg en de parallelstructuur. Dit verkeer rijdt dus langer op de A59 en minder via knoppunt 37 (Midden-Brabantweg).
6. Door het vervallen van aansluiting 40 i.c.m. de nieuwe noord-zuidverbinding in de Baardwijkse Overlaat, neemt de verkeersdruk op de Kastanjelaan-West en Statenlaan in Drunen toe. Meer bestemmingsverkeer voor Drunen gaat gebruik maken van de zuidelijke afrit van het Ei-van-Drunen.

'Downgrade de A59 naar een provinciale weg, als het toch geen snelweg is van nationale betekenis (die liggen immers noord-zuid)' (TU Delft)

Jan Anne Annema, assistent professor Transport Policy Analysis TU Delft

Hij komt met een korte, compacte boodschap: back-to-basic: wat is het probleem? Als de A59 het probleem is, ga dan terug naar het Rijk en bespreek de functie van de A59. Zorg ervoor dat de A59 een landelijke prioriteit krijgt (en er dus budget in het kader van het MIRT kan komen) of waardeer de A59 af tot een provinciale weg. De huidige GOL-plannen en de plannen van de stichting VGNB zijn beiden geen rijksproject en lossen het probleem van de A59 (capaciteit) niet op. Denk ook na over flankerend beleid als bijdrage aan oplossingen: meer mobiliteitsmanagement bijvoorbeeld en/of andere slimme maatregelen. De problematiek is volgens Annema in eerste instantie de A59, alle andere oplossingen zijn daaraan ondergeschikt.

Ed van Uijen, VGNB (proces)

Ed geeft aan blij te zijn, dat de expertsessie georganiseerd kon worden en er zoveel deelnemers zijn. Verder vraagt hij vooral aandacht voor het momentum: nu is er een unieke en eenmalige kans om het maximale eruit te halen en het Baardwijkse Overlaat-gebied maximale aandacht te geven. Er is kennis, een open blik en durf voor nodig om de Baardwijkse Overlaat goed te ontwikkelen, een integrale, multidisciplinaire kijk is nodig: het gaat lang niet alleen om de verkeersafwikkeling. Denk aan het Deltaplan in het kader van het waterstressonderzoek in de gemeenten. En denk aan de beleidsnota Groen van de provincie Noord-Brabant (Brabant Uitnodigend Groen van juli 2017), maar ook aan recreatief fietsverkeer, cultuurhistorie...VGNB pleit dan ook voor meer kennisuitwisseling.

'Gevraagd: een open blik, gezamenlijke kennis én een dosis durf' (VGNB)

'Er zit veel winst in kleine overgangen' (Natuurmonumenten)

Lianne Schroder, Natuurmonumenten (NM, natuur, ecologie)

Natuurmonumenten is na al die jaren overleg heel tevreden over de noord-zuidelijke EVZ. Het stond niet op de agenda van de oorspronkelijke A59-plannen (corridorstudie "De Maasroute stroomt door"), maar is nu wel meegenomen. Dat is winst. De Baardwijkse Overlaat is een belangrijk cultuurlandschap en aan de zuidzijde grenst de Loonse en Drunense Duinen (Natura 2000).

Op de dijken binnen de Baardwijkse Overlaat liggen kansen, NM ziet veel winst in kleine overgangen: van nat naar droog, van gras naar struweel, kleine ommetjes....

Adriaan van Abeelen, BMF en Het Groene Hart Brabant (natuur, ecologie)

De kernen in het Baardwijkse Overlaatgebied groeien samen, het is nodig om naar de toekomst te kijken. Ambities zijn gesneuveld: nu is er sprake van een kattenluikje in een schuurdeur. Al in het Streekplan 2002 is aangegeven, dat er een ecologische verbingszone gewenst was vanwege een noord-zuidgerichte verbingsbehoefte. 10 tot 15 miljoen⁷ meer voor de VGNB-variant is niet alleen een kostenpost, het is investeren in de toekomst; maak een integrale MKBA. Investeer niet in zware kunstwerken, maar investeer in een bestendiger toekomst met minder zware infrastructuur. Belemmer toekomstige ontwikkelingen niet.

'Zo is de EVZ meer een kattenluikje, nee, een muizenluikje in een schuurdeur'

4.2 Expertsessiedeel over natuur

Vragen deelsessie 1: Natuur, ecologie, waterberging Baardwijkse Overlaat:

- 1 **Hoe zou een (globaal) toekomstperspectief /toekomstvisie in de Baardwijkse Overlaat eruit kunnen zien?** Welke kwaliteitsimpulsen en ontwikkelingsmogelijkheden zijn er? Kortom welke functie zou de Baardwijkse Overlaat kunnen vervullen (natuur, landbouw, water(berging), ontsluiting natuurgebieden, economisch enz).
- 2 **Welke knelpunten en oplossingen zijn er op het gebied van o.a versnippering/barrièrewerking en EVZ**
 - t.o.v. de huidige bestaande situatie in de Baardwijkse Overlaat
 - t.o.v. de huidige GOL-plannen (weg door Baardwijkse Overlaat en nieuwe aansluitingen op A 59)
 - t.o.v. de nieuwe aansluiting variant 72 A direct langs de A 59

Voordat gediscussieerd is over de vragen rond het thema natuur gaf vicevoorzitter Gien van Wijk van Heemkundekring Onsenoort een uitgebreide toekomstvisie over de Baardwijkse Overlaat (zie bijlage 2.3). Hiermee gaf hij aan hoe het toekomstperspectief in de Baardwijkse Overlaat eruit zou kunnen zien. Hij ging in op:

- De waarde van de Baardwijkse Overlaat: er ligt een oude dijk en het gebied kent veel historisch lagen.
- De mogelijkheid juist in het gebied veel recreatieve toevoegingen te kunnen doen.
- Behoud van landbouw vanuit het open gebied. Dan is mogelijk wel meer struweel nodig voor ecologie.
- Waterberging in Baardwijkse Overlaat. Die stond in 2002 in het Streekplan. Echter, dat is nu via howabo geregeld (tussen Den Bosch en Vlijmen). Wel lokale



⁷ In oktober 2017 is een nieuwe kostenberekening gemaakt.

wateropgave Drunen. Geen aanknopingspunt om dit in de Baardwijkse Overlaat te realiseren.

- De Korenmolen kan als natuurpoort goed dienen als start van wandelroutes in het gebied.

Er is vooral gediscussieerd over de ecologische verbingszone langs de A59 en langs de Overlaatweg. Belangrijk, maar niet het enige relevante onderwerp rond natuur. Dit alleen al rechtvaardigt om verder met elkaar en meer integraal en gebiedsgericht meer relevante aspecten voor de Baardwijkse Overlaat uit te diepen en te verfijnen. Weliswaar heeft Heemkundekring Onsenoort samen met VGNB een toekomstvisie Baardwijkse Overlaat op tafel gelegd. De VGNB en BMF zijn benieuwd naar in de toekomstvisies voor de Baardwijkse Overlaat van de overige deelnemers / experts, het bleek moeilijk daarover informatie te vinden (bv. Natuurmonumenten, provincie, RECRON, ZLTO)⁸. Meer inzicht hierin zou volgens een aantal partijen bijdragen aan een zorgvuldiger afweging. Denk hierbij aan meer integrale gebiedsaspecten als recreatief-economische kansen en cultuurhistorie in het gebied, klimaatadaptatie en waterwaarden. Deelnemers uit kringen van BMF en VGNB menen dat de landschappelijk ecologische functie Baardwijkse Overlaat (tussen Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen en de gebieden langs de Maas een hogere waardering in de GOL plannen onderbelicht en ondergewaardeerd zijn gebleven.⁹ In dit licht zijn de EVZ en de eco-passage onder de A59 in het GOL plan wel erg mager uitgevallen, vinden VGNB, BMF. De overheden, Natuurmonumenten en lokale natuur- en milieuorganisaties delen deze mening niet. RWS uit zich kritisch over het functioneren van de eco-passages en wijst op het belang van de inrichting van zowel de eco-passages als omliggend gebied, waar de EVZ onderdeel van uitmaakt. Doelsoorten moeten daarbij leidend zijn.

'De Korenmolen zou als natuurpoort een mooi startpunt voor wandel- en fietsroutes zijn' (Heemkundekring)

Samengevat zijn de volgende uitspraken in de discussiegroep natuur van belang:

1. Het hele gebied van de Baardwijkse Overlaat is cultuurhistorisch en landschappelijk belangrijk en dan vooral vanwege de grote open ruimtes.
2. Verdichting van natuur is weliswaar een opgave, maar moet in het kader van de open structuur van de Baardwijkse Overlaat wel genuanceerd beoordeeld worden.
3. De huidige oplossing voor de verbingszone in het GOL plan vraagt extra aandacht in de inrichting van de EVZ vanwege de aansluiting 40 die dichtbij is gelegen en zonder inrichtingsmaatregelen door omvang, ruimtegebruik en het autoverkeer de werking van EVZ teniet kan doen. De vraag is nog niet beantwoord in hoeverre compensatie en mitigatie deze effecten opheffen/teniet doen. Een vervolgssessie is nodig.
4. Wat betreft de beoordeling van het functioneren van de EVZ in de variant van de stichting (72A) zijn de parallelwegen langs de A59 de zwakste schakel. Daardoor wordt de A59 breder en de overspanning voor dieren groter, mogelijk te groot.
5. Voorkom dat hele "schuur" (gehele breedte Baardwijkse Overlaat) nooit meer open gaat. Binnen een brede belangenafweging moet de natuur hoog gehouden worden.
6. Als natuur een prioriteit voor het ontwerp geweest zou zijn, zouden de ontwerpen volgens een aantal partijen niet gemaakt zijn. Daarvoor worden de toegangen in de aanvoer van wild teveel afgesneden of verlengd. Er ontstaat

'10 tot 15 miljoen meer voor de VGNB-variant is niet alleen een kostenpost, het is investeren in de toekomst' (BMF)

'Als je primair vanuit natuur zou kijken, dan zou je het anders doen en tot een ander ontwerp komen' (RWS)

⁸ In het Ruimtelijk kwaliteitsplan GOL (een bijlage bij het PIP GOL) heeft de provincie een visie neergelegd.

⁹ Volgens de experts uit kringen van BMF, Heemkundekring en de stichting VGNB is de Baardwijkse Overlaat de enig overgebleven robuuste landschaps-ecologische zone die het Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen en het rivierengebied van de Maas met elkaar verbindt. De gebieden in deze zone alsmede de ecopassage onder de A59 door moeten tezamen een goede verblijfplaats en verbinding vormen voor een diversiteit aan dieren en planten. Elementen en activiteiten die deze kwaliteit aantasten en te niet doen zijn dus ongewenst. Het beton, asfalt en verkeer waar het voorkeursalternatief van de provincie toe leidt komen de verblijfskwaliteit voor dieren en planten niet te goede en vormen barrières voor hun migratie.

- nu volgens een aantal partijen een infrastructurele knoop van te grote dimensie.
7. Wat betreft de breedte van de onderdoorgang A59:
 - De opgaven in de Baardwijkse Overlaat is niet om het leefgebied te vergroten, dus breedte is minder van belang. Het gaat om de verbinding. Wel is natuurontwikkeling nodig.
 - 25 meter is de norm voor EVZ in landelijk gebied. Noodzaak om het breder te maken kun je niet afdwingen. Natuurmonumenten is blij dat we handen op elkaar hebben voor realisatie van ecopassage onder A59 van 25 meter.
 - Soorten zijn leidend voor bepalen breedte. De normen zijn 'theoretische breedtes'. Ervaring leert dat een edelhert over 10 meter gaat, als de inrichting maar goed is. Inrichtingseisen zijn van groot belang voor het functioneren van de EVZ (obv soorten).
 - Deelnemers aan de expertsessie vroegen zich af of een soorten-inventarisatie is gemaakt voor de Baardwijkse Overlaat en aangrenzende gebieden en tot welke conclusies dit heeft geleid. Deze vraag wordt tijdens de bijeenkomst onvoldoende helder beantwoord naar het gevoel van de vragenstellers¹⁰.
 - De EVZ zoals voorzien in de huidige GOL-plannen gaat volgens de stichting VGNB en BMF om de voorgaande reden niet werken. Het voorziene labyrint en verkeersuitstraling is te kolossaal waardoor het dieren afschrikt. Niet bekend is in hoeverre mogelijke inrichtingsmaatregelen deze effecten teniet gaan doen. RWS uit zich kritisch over het functioneren van de eco-passages en wijst op het belang van de inrichting van zowel de eco-passages als omliggend gebied, waar de EVZ onderdeel van uitmaakt. Doelsoorten moeten daarbij leidend zijn. De provincie, gemeenten, het waterschap, Natuurmonumenten en lokale natuur- en milieuorganisaties gaan ervan uit dat met inrichtingsmaatregelen de EVZ werkt. Voor de goede orde: het functioneren van inrichtingsmaatregelen is geen onderwerp van het gesprek geweest. Wel benadrukken veel partijen dat dit veel aandacht behoeft.
 - Om dezelfde reden is het ontwerp van VGNB nog niet geschikt vanuit het oogpunt van kwaliteit van de verbinding. Ook in dat geval wordt door de parallelwegen de onderdoorgang te lang om als faunapassage te dienen.
 - Van belang is om een waardig deel voor natuur in de totale gebiedsontwikkeling te behouden. Dat vraagt om functionele voorzieningen naar de toekomst toe. Vraag is of en hoe hiervoor randvoorwaarden te borgen zijn.
 8. Knelpunt Drunenseweg/Overlaatweg: de druk op de Drunenseweg wordt als gevolg van de nieuwe ontsluitingsstructuur hoger en ook de snelheid op de weg gaat van 60 naar 80 km/u. Beide ontwikkelingen hebben een (sterk) negatief effect op de verplaatsingsmogelijkheden van wild vanuit de Drunense Duinen richting Bergse Maas. Het zal in ieder geval onontkoombaar zijn om over veiligheidsmaatregelen in verband met wildoversteek na te denken. In zijn algemeenheid zijn snelheidsremmende maatregelen weliswaar effectief, maar in relatie tot de verkeersfunctie van de Drunenseweg gaat de snelheid juist omhoog. Zo zijn er vragen als: zijn er andere opties mogelijk? Afschermen? Signalering? 's Nachts afsluiten Overlaatweg? Dit vergt nog nadere uitwerking.
 9. Doe geen dingen in het ontwerp van de infrastructuur die onomkeerbaar zijn. De huidige voorstellen vanuit GOL bepalen de mogelijkheden voor de toekomst in sterke mate. Als de plannen zijn uitgevoerd is er volgens de BMF en VGNB de komende decennia nauwelijks kans meer op verbetering van de ecologische structuur omdat de investeringen eerst afgeschreven moeten zijn. Op termijn verplaatsen van de in het VKA GOL opgenomen nieuwe aansluiting op de A59 in de Baardwijkse Overlaat (inclusief de randweg Drunen) is illusoir, want kapitaalvernietiging en bovendien is de locatie voor de gecombineerde aansluiting 38/39 zoals VGNB die voorstelt dan hoogstwaarschijnlijk benut voor andere bestemmingen.
 10. In de huidige GOL plannen trekt volgens VGNB en BMF de natuur aan het kortste eind, omdat de maatregelen voor natuur als hersteloperatie zijn ingebracht nadat eerst grootschalige infrastructuur in ingepland in de Baardwijkse Overlaat.

Doe geen dingen in het ontwerp van de infrastructuur die onomkeerbaar zijn' (BMF)

¹⁰ De provincie stelt dat een dergelijke inventarisatie is gemaakt en zal aangeven hoe en waar die is te vinden.

Inrichtingsmaatregelen voor de ecologische verbindingsszone moeten voortkomen uit een totaal visie op de functie van de Baardwijkse Overlaat.

11. Het kennisniveau op basis waarvan in de discussie wordt geparticipeerd, is niet voor alle deelnemers gelijk. De conclusie is dan ook, dat weliswaar waardevolle argumenten naar voren zijn gebracht, maar dat de weging en de integratie daarvan nog een aanvullende discussieronde behoeft, waarbij de reeds aanwezige kennis over gebied en varianten beter gedeeld is. Kortom: aan de natuurwaarde van de plannen valt nog één en ander te bespreken en te verbeteren.

4.3 Expertsessie deel over Verkeer

Vraag deelsessie 2: Verkeer en infrastructuur:

- 2 Wat is de beoordeling/vergelijking van de verbeterde variant 72A met de huidige GOL-plannen?** In deze discussie gaat het om met name de vergelijkingen t.a.v. doelstelling van GOL, doorstroming op A59, verkeerstromen/ aantal voertuigen op A59 en het onderliggend wegennet, bereikbaarheid, veiligheid, effecten op natuur, landschap, cultuurhistorische waarden, recreatie, gezondheid, geluid- en luchtkwaliteit en kosten & baten. In deze sessie worden de verkeerskundige - en verkeersleefbaarheidsaspecten van de GOL-voorkeursoplossing en de VGNB-oplossing besproken en met elkaar vergeleken. Doel is vast te stellen of beide oplossingsvarianten op bovenstaande aspecten en financieel (sterk) van elkaar verschillen.

Eerst is door Danny Walraven nader ingegaan op de verkeerseffecten van de beide VGNB-varianten 72a en 72b.

Samengevat zijn de volgende uitspraken in de discussiegroep verkeer van belang:

1. De Baardwijkse Overlaat ligt op de grens van twee gebieden die een eigen verkeersmodel hebben: Noordoost-Brabant en Midden-Brabant. Voor het GOL-verkeersmodel zijn gegevens uit beide modellen gecombineerd. Het basisjaar is 2010 en het prognose jaar is 2030. Voor het basisjaar zijn alle gegevens beschikbaar; waar nodig zijn tellingen uit latere jaren toegevoegd, aldus de provincie. VGNB hecht veel waarde aan de betrouwbaarheid en validiteit van input en model. VGNB verzoekt een vergelijking te maken tussen de in het GOL gebruikte modelresultaten en de meest recente tellingen. VGNB verzoekt zo gauw dat mogelijk is een nieuwe analyse te maken met het verbeterde verkeersmodel dat in 2018 beschikbaar komt.
2. De VGNB-variant vormt volgens VGNB en de BMF een reëel alternatief. De belangrijkste conclusies in dit kader waren:
 - Zowel bij het VKA GOL als bij variant VGNB verbetert de doorstroming op de A59 licht, maar in de spitsen blijft de I/C-verhouding vrijwel op alle wegvakken (veel te) hoog. In variant VGNB is op enkele wegvakken (A59 Waalwijk – Drunen) een lichte afname van het verkeer te zien.
 - Minpunt van de VGNB-variant is, dat de Kastanjelaan-West in Drunen en de Molenvlietstraat en Putstraat in Waalwijk drukker worden t.o.v. de GOL-plannen. Dit zijn woonstraten en de inpassing in deze starten is volgens alle deelnemers is een issue dat aandacht behoeft.
 - Volgens VGNB verbetert met variant VGNB de bereikbaarheid voor de Havengebieden in Waalwijk meer dan in het VKA GOL. De provincie betwijfelt dat.
 - Vergeleken met het VKA GOL treedt met variant VGNB minder sluipverkeer op door Waalwijk en Drunen (over de route tussen N261, de Akkerlaan en verder over de Overlaatweg richting Drunen), omdat men meer gebruik gaat maken van de A59 en de parallelstructuur.
 - In de variant VGNB treden minder omrij-kilometers op dan de VKA GOL, omdat het verkeer rechtstreeks naar de hoofdstructuur wordt geleid. Goudappel Coffeng heeft hier niet naar gerekend..
 - In variant 72A/B van VGNB wordt geen aansluiting op de A59 en geen westelijke randweg Drunen in de Baardwijkse Overlaat aangelegd. In plaats daarvan wordt buiten de Baardwijkse Overlaat een nieuwe compacte aansluiting Waalwijk-oost op de A59 gerealiseerd, met parallelwegen zoveel mogelijk gebundeld met de A59. De inpassing van de parallelbanen ter plaatse van de Baardwijkse Overlaat vraagt aandacht om de werking van de ecopassage zo optimaal mogelijk te laten zijn.
 - Volgens VGNB en BMF is het wenselijk het GVVP van de gemeente Waalwijk op enkele punten aan te passen zodat een goed aansluiting van de wegen en verkeerscirculatie op de parallelwegen en nieuwe gecombineerde aansluiting 38/39 ontstaat. De provincie en gemeenten delen deze wens niet.
 - In variant 72A is sprake van een verkeersafname op die wegen, waar de gemeente Waalwijk vanuit verkeershiërarchie en categorisering van wegen

juist een verkeerstoename zou willen, ten gunste van andere lokale wegen met een ontsluitingsfunctie.

3. De geïnteresseerde deelnemers konden binnen het korte tijdsbestek (vrijdag 15 september hebben VGNB en BMF in een overleg met de provincie en Goudappel de verkeerskundige berekeningen kunnen vernemen, maandag 18 september was de expertsessie) niet alle aspecten afwegen. VGNB heeft tijd nodig om zich hierin te verdiepen.
4. De experts uit kringen van de stichting VGNB, BMF en TU Delft geven aan te streven naar een MKBA met oog voor verkeer, maar ook voor andere aspecten (zie hfdst. 5). Volgens de provincie is in het kader van de MER de afweging in de vorm van de factsheet voldoende.

5. Vervolgafspraken, hoe verder?

Vertegenwoordigers van beide deelsessie presenteerden hun bevindingen (als geformuleerd in hoofdstuk 4) aan de hele groep.

Om tot een goed advies te komen is een verdieping nodig; de expertsessie heeft onvoldoende diepgang kunnen bereiken om tot een goed inhoudelijk advies te komen op de gestelde vragen.

Plenair zijn de volgende conclusies getrokken en afspraken gemaakt:

Beter delen kennis, gelijkschakelen voorkennis

1. Hoewel de provincie aangaf alle kennis ter beschikking te hebben gesteld, gaven deelnemers aan de expertsessie niet over alle relevante kennis te beschikken. De provincie geeft aan sinds een paar dagen te beschikken over een notitie (d.d. 15 sept 2017) met eerste doorrekening van variant VGNB door Goudappel. Deze notitie is enkele dagen geleden met de BMF en VGNB gedeeld. Niet alle deelnemers beschikken vooraf over deze notitie.

Afspraak: de provincie heeft toegezegd de diverse factsheets en de notitie van Goudappel rond te sturen.

Geen onnodige vertraging, wel extra overleg

2. Alle partijen onderstrepen geen vertraging te willen. De conclusie bij een aantal deelnemers was dat waardevolle argumenten naar voren zijn gebracht, waarvan de weging en de integratie daarvan nog een aanvullende discussieronde behoeven. De reeds aanwezige kennis over gebied en varianten moet daarin beter gedeeld worden. Volgens de BMF en VGNB scoort op een aantal paramaters op gebiedsniveau (natuur, milieu, verkeersbelasting, verkeersveiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie) VGNB-variant beter; de kwantitatieve cijfers ontbreken echter. De provincie kan zich in deze inhoudelijke conclusie niet vinden.. Dat maakt een goede afweging nu moeilijk.

Afspraak: Geef ruimte voor verdieping aan de experts. Voorstel is om aan de stuurgroep GOL voor te leggen om binnen 3-4 weken nog een keer bij elkaar te komen om nader in te gaan op de mogelijkheden en beperkingen van de VGNB variant en de functie van en de toekomstvisie voor de Baardwijkse Overlaat.¹¹

Aanvullen factsheet

3. De provincie heeft zogenaamde factsheets gehanteerd om de varianten te kunnen beoordelen. Om van de varianten een brede, integrale, multidisciplinaire en gebiedsgerichte afweging te kunnen maken, wil VGNB de factsheets aanvullen met criteria, die er volgens de stichting toe doen.
4. **Afspraak: de provincie heeft toegezegd ook de nieuwe, op basis van de expertsessies aangevulde factsheets rond te sturen (zie boven).**

Afsluitend

5. Op grond van voorgaande is de conclusie van de expertsessie dan ook, dat een vervolg expertsessie gewenst is, om een goed gefundeerd oordeel te geven. Volgens de provincie betreft dit een aanvulling op de factsheet 72A. Volgens de experts uit kringen van BMF, VGNB en TU Delft is een MKBA gewenst, met oog voor zowel de aspecten verkeer en natuur, maar ook andere voor het gebied belangrijke en meer integrale gebiedsaspecten als recreatief-economische kansen en cultuurhistorie in het gebied, klimaatadaptatie en waterwaarden. Zo kunnen het VKA-GOL, de VGNB-variant en andere mogelijkheden om de doorstromingsmaatregelen op A59 op hoofdlijnen vergeleken worden, loopt het proces parallel door en wordt vertraging voorkomen.

¹¹ De vervolgsessies hebben reeds plaatsgevonden op 12 oktober 2017.

BIJLAGEN

Bijlage 1. Quotes deelnemers (een deel ervan is ook opgenomen in de hoofdtypekst)

Provincie:

- GOL gaat om integrale gebiedsontwikkeling

VGNB:

- Gevraagd: een open blik, gezamenlijke kennis én een dosis durf
- Nu ligt er een unieke en eenmalige kans
- Laten we ervoor zorgen, dat onze kleinkinderen trots op ons kunnen zijn
- We willen niet vertragen, niemand is daar bij gebaat, maar....

Natuurmonumenten:

- Wij zijn heel tevreden over de ecologische noord-zuidverbinding
- Er zit veel winst in kleine overgangen
- Als de portemonnee getrokken moet worden zijn we dikwijls zo uit de droom
- De Baardwijkse Overlaat is een hele belangrijke noord-zuidverbinding

BMF:

- Doe geen dingen in het ontwerp van de infrastructuur die onomkeerbaar zijn.
- 10 tot 15 miljoen meer voor de VGNB-variant is niet alleen een kostenpost, het is investeren in de toekomst

Het Groene Hart:

- Zo is de EVZ meer een kattenluikje, nee, een muizenluikje in een schuurdeur
- Graag die 8% voor ecologie, de overige 92% is al benut voor economie
- de Baardwijkse Overlaat in zijn geheel is nog maar 8% van de ruimte de overige 92% van de Oostelijke Langstraat is al versteend

Heemkundekring:

- De Korenmolen zou als natuurpoort een mooi startpunt voor wandel- en fietsroutes zijn

RWS:

- Als je primair vanuit natuur zou kijken, dan zou je het anders doen en tot een ander ontwerp komen

Peter van Rooy (voorzitter adviesgroep GOL):

- We zijn nationaal niet al te slim te bezig met de A59. De A59 heeft bij het Rijk geen prioriteit.

TU Delft:

- Downgrade de A59 naar een provinciale weg, als het toch geen snelweg is van nationale betekenis (die liggen immers noord-zuid)

Goudappel:

- De modellen zijn gebaseerd op de tellingen van 2010

Deelnemers:

- Politiek begint waar de logica stopt
- Praten we anno 2017 echt alleen maar over autoverkeersintensiteiten? Waar is de natuur? Of het OV en de cultuurhistorie?
- Definitie van sluipverkeer: de slimste en snelste route van A naar B (in dit geval door de Baardwijkse Overlaat)
- We begonnen met een plan van 360 miljoen Euro, er is nog maar 72 miljoen over: dan kun je ook niet zo veel meer
- We zijn nationaal niet al te slim t.a.v. de A59
- We moeten streven naar doorstroming van de A59

Bijlage 2. Powerpointpresentaties

- 2.1 Provincie
- 2.2 Goudappel Coffeng
- 2.3 Gien van Wijk

2.1 Powerpoint provincie

Samen, Slimmer, Beter werken aan de Oostelijke Langstraat (GOL)

Ivette van der Linden





Waarom GOL

prettig wonen, werken en recreëren

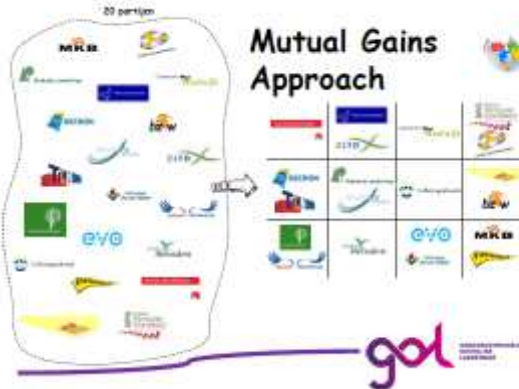
GOL is integrale gebiedsopgave op en langs A 59:

- ruimte
- economie
- verkeer
- natuur en landschap
- waterveiligheid
- recreatie





Mutual Gains Approach





Planvorming tot nu toe

- Samenwerkingsovereenkomst 20 partijen (2012)
- Bestuursovereenkomst 5 overheden (2013)
- Varianten en ideeën voor in MER (2015 - 2016)
- Afweging varianten en besluit stuurgroep 9 dec. 2016
- Concept ontwerp PIP (voorjaar 2017)





Besluit stuurgroep 9 december 2016

- Fase 1 en 2 integreren
- Ambitie snelfietsroute
- Keuze voorkeursalternatief Drunen-West en Nieuwkuijk









2.2 Powerpointpresentatie Goudappel

Presentatie totstandkoming verkeerscijfers GOL en resultaten bewonersvariant 72A en 72B

18 september 2017



BrabantBrede ModelAanpak

- BIMA als basis voor alle verkeersmodellen in Brabant inclusief afstemming met BIMM-model
- Waaier in regio "Hart van Brabant"
- Heusden en 't Hartogenbosch in regio 't Hartogenbosch



Wat is een verkeersmodel?



GOL-verkeersmodel

- GOL-verkeersmodel = projectspecifiek
- Studiegebied beter weten aanpak op (verwacht) praktijk
- Regionale verkeersmodel 't Hartogenbosch als basis:
 - Bij start project was model Hart van Brabant nog niet gereed
 - Omdat SBMA de basis is voor beide regionale modellen zijn de uitgangspunten gelijk



Basisjaar versus huidige situatie

- Het verkeersmodel beschikt over een basisjaar 2016:
 - Het jaar waarin alle bekend was
 - Aantal woningen en werkplaatsen
 - Wegennetwerken en toelatingen
 - Dit en goede prognoses voor de toekomst te maken



Resultaat: verkeerscijfers

- Verkeerscijfers voor:
 - Referentie 2030
 - Referentie plus 2030
 - Bewonersvariant GOL (waarschijnlijk op en afrit 43)
- Verkeerscijfers zijn input voor verschillende berekeningen:
 - Milieuberekeningen (lucht, geluid en trillingen)
 - Kruispuntanalyses en overige analyses naar doormening
- Bewonersvarianten 72A en 72B



Verbeteringen 2016

- Aandrijving GOL-verkeersmodel op Hart van Brabant
- Zelfde uitgangspunten hebben in beide modellen
- Toelatingen basisjaar
- Snelheden en capaciteit van wegen
- (Kleinere) verbetering in primaire Heusden (netwerk)



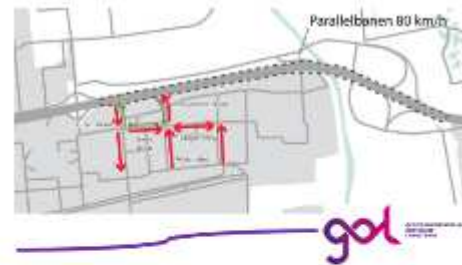
Bewonersvariant 72A



Bewonersvariant 72B



Verkeerseffecten bewonersvarianten



Verkeerseffecten bewonersvarianten

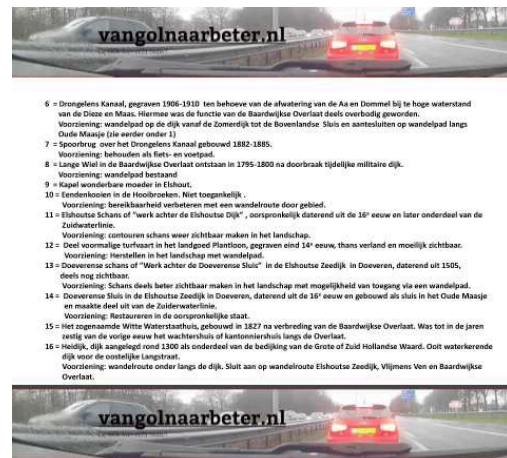


Verkeerseffecten bewonersvarianten Effect 72B



2.3 Powerpointpresentatie Gien van Wijk





- 6 = Drongelens Kanaal, gegraven 1906-1910 ten behoeve van de afwatering van de Aa en Dommel bij te hoge waterstand van de Dieze en Maas. Hiermee was de functie van de Baardwijkse Overlaat deels overbodig geworden. Voorziening: wandelpad op de dijk vanaf de Zomerdijk tot de Bovenlandse Sluis en aansluiten op wandelpad langs Oude Maasje (zie verder onder 1).
- 7 = Spoorbrug over het Drongelens Kanaal gebouwd 1882-1885. Voorziening: behouden als fiets- en voetpad.
- 8 = Lange Wiel in de Baardwijkse Overlaat ontstaan in 1795-1800 na doorbraak tijdelijke militaire dijk. Voorziening: wandelpad bestaand
- 9 = Kapel wonderbare moeder in Elshout.
- 10 = Eerdenkoolen in de Hooibroeken. Niet toegankelijk.
- Voorziening: bereikbaarheid verbeteren met een wandelroute door gebied.
- 11 = Elshoutse Schans of "werk achter de Elshoutse Dijk", oorspronkelijk daterend uit de 16^e eeuw en later onderdeel van de Zuiderwaterlinie. Voorziening: contouren schans weer zichtbaar maken in het landschap.
- 12 = Deel voormalige turfvaart in het landgoed Plantsoen, gegraven eind 18^e eeuw, thans verland en moeilijk zichtbaar. Voorziening: Herstellen in het landschap met wandelpad.
- 13 = Dooverense schans of "Werk achter de Dooverense Sluis" in de Elshoutse Zeedijk. In Dooveren, daterend uit 1505, deels nog zichtbaar. Voorziening: Schans deels beter zichtbaar maken in het landschap met mogelijkheid van toegang via een wandelpad.
- 14 = Dooverense Sluis in de Elshoutse Zeedijk in Dooveren, daterend uit de 19^e eeuw en gebouwd als sluis in het Oude Maasje en maakte deel uit van de Zuiderwaterlinie. Voorziening: Restaureren in de oorspronkelijke staat.
- 15 = Het zogenoemde Witte Waterstaatshuis, gebouwd in 1827 na verbod van de Baardwijkse Overlaat. Was tot in de jaren zestig van de vorige eeuw het wachtershuis of kantonnementshuis langs de Overlaat.
- 16 = Nadijk, dijk aangelegd rond 1500 als onderdeel van de bedijking van de Grote of Zuid Hollandse Waard. Ooit waterkerende dijk voor de oostelijke langstraat. Voorziening: wandelroute onder langs de dijk. Sluit aan op wandelroute Elshoutse Zeedijk, Vlijmens Ven en Baardwijkse Overlaat.

- 17 = Hoefwien, wiel ontstaan in 1652 na een dijkdoorbraak van de Meerdijs
- 18 = Galgenwiel, wiel ontstaan in 1658 na een dijkdoorbraak van de Meerdijs
- 19 = Melkdijk, aangelegd in 1609-1660 na herhaaldelijk zware overstromingen van het gebied tussen Kaatsbevel en Dongen, nog bestaand, loopt vanaf het galgenwiel tot aan de Achterste Hoven op Plantsoen, langs deze dijk meerdere waijten van doorbraken.
- 20 = Zomerdijk of De Kaag, dijk die vanaf 1800 in de Baardwijkse Overlaat jaarlijks in april werd meergelegd om de hooi- en graslanden ten noorden van de wietdijk tegen het water te beschermen. In oktober werd deze weer verwijderd om het water door de Overlaat te laten stromen. Na geneedkomen van het Drongelens Kanaal niet meer verwijderd. Voorziening: wandelpad over de dijk als verbinding tussen de Nadijk-Drongelens Kanaal-oudering naar Plantsoen
- 21 = Leidijk langs Drunen als onderdeel van de Baardwijkse Overlaat aangelegd in 1826 na verbreding van de Overlaat. Voorziening: Wandelpad als verbinding tussen de Baardwijkse Overlaat en de Elshoutse Zeedijk
- 22 = Gendrense Sluis, oude uitwateringsguts op het Oude Maasje van de polders onder Gendren. Voorziening: Restaureren en aansluiten op wandelroute langs Oude Maasje richting Bovenlandse Sluis.
- 23 = Molen Hertogin van Brabant, startpunt wandelroutes door de Baardwijkse Overlaat en mogelijk realisatie van een infilligiet in de molen.

Bestaande knelpunten voor een ecologische verbindingzone:

- Drunense weg
- De Maarsroute

Toekomstige knelpunten voor een ecologische verbindingzone

- Nieuwe "GOL" wegen door het gebied

