

21 juni 2018

Beantwoording technische vragen gesteld door Marco van der Wel van Partij voor de Dieren

Geachte heer Van der Wel,

In antwoord op de door u gestelde vragen d.d. 20 juni 2018 betreffende de randvoorwaarde aan de ontwerpsnelheid van de A59 i.h.k.v. GOL, kan ik u als volgt antwoorden.

1. **Is het zeker dat RWS zelf wel kan afwijken van hun eigen richtlijnen?**

RWS kan gemotiveerd afwijken van de eigen richtlijnen. RWS is daar zeer terughoudend in, bovendien dient via Verkeers Veiligheids Audits (VVA) aangetoond te worden dat “de afwijking” niet leidt tot een onacceptabele verkeersveiligheidssituatie. Conform beleid (eisen) bij RWS gelden in nieuwe situaties de ROA. Een nieuwe aansluiting aan de rijksweg A59 is een nieuwe situatie en dient te voldoen aan de ROA.

2. **Is bij het contact met het Rijk en/of RWS door de provincie/stuurgroep GOL geïnformeerd of ook bij aanpassingen van de A59 in het kader van de GOL-plannen een uitzondering gemaakt kan worden door af te wijken van de richtlijnen?**

RWS is vanaf het begin duidelijk geweest over de te hanteren uitgangspunten. Bij de instemming met het GOL project in 2014 is al aangegeven dat het wegontwerp afgestemd moet worden met RWS en de voor wegontwerp geldende richtlijnen gevolgd moeten worden. Zij hebben die aan het begin van het ontwerpproces in de Klant Eis Specificatie (KES) in 2016 aan ons doorgegeven. Daarin is bepaald dat de ROA gebruikt moest worden en dat de ontwerpsnelheid 120/130 km/uur is. Nu deze uitgangspunten vanaf het begin duidelijk zijn neergelegd, kan van uitzondering geen sprake zijn.

3. **Graag ontvangen we een transcriptie van het contact met het Rijk/RWS waaruit de antwoorden op bovenstaande vragen blijken.**

De brief met instemming van de minister van infrastructuur en milieu uit 2014 is bijgevoegd. Bij mail van 5 juni 2018 is dit proces bevestigd door de bij het GOL betrokken adviseur van RWS. Hierin geven zij het volgende aan:

“Bij onze KES (welke naar jullie op 28 juli 2016 is verstuurd) zitten diverse bijlagen. Eén daarvan heeft betrekking op de specificatie weg. Op pagina 15 en 21 wordt respectievelijk aangegeven dat: “Het Substelsysteem Weg dient een nationale stroomweg met een ontwerpsnelheid van 130 kilometer per uur te zijn conform de ROA.” en “Op het Substelsysteem Weg dient de maximumsnelheid 130 km/uur te zijn.”

Momenteel bedraagt de maximum snelheid op de A59 (hm – hm) 100 km/u, dit geldt tussen km 118,300 en km 127,800 (Re) en tussen km 127,800 en km 118,450 (Li). Dit betreft echter een **tijdelijk** verkeersbesluit en hangt samen met een geluidssaneringsopgave die op twee locaties nog moeten worden uitgevoerd (ter hoogte van de inmiddels vervallen aansluiting Drunen-Elshout (km 120,800 tot km 121,400 (Li)) en locaties langs het bedrijventerrein Nassaulaan bij Vlijmen (km 126,400 tot km 127,200 (Re)). Dit verkeersbesluit voor het tijdelijk verlagen van de maximumsnelheid komt te vervallen op 31 december 2025 dan wel zoveel eerder als de maatregelen die volgen uit het onherroepelijke saneringsplan voor dit traject zijn gerealiseerd.

Daarnaast is in diverse gesprekken tussen RWS en Provincie gesproken over de maximumsnelheid van 130 km/u.”

4. **Graag ontvangen wij de specifieke informatie van het Rijk waaruit blijkt;**
a) **dat de verbeterde variant 72A van SvGnB aanpassing van de A59 veronderstelt,** Voorop gesteld erkent ook het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam in hun uitwerking van variant 72a onder 2.1 dat voor het inpassen van een zuidelijke parallelweg ten zuiden van de huidige ligging van de hoofdrijbaan A59 verschoven moet worden.

De hoofdrijbaan van de A59 moet in variant 72a worden verlegd om ruimte te maken voor aanleg van een zuidelijke parallelweg. Deze noodzakelijke verlegging wordt dus niet veroorzaakt door de uitgangspunten van het rijk, maar wel door het feit dat de variant 72a voorziet in een zuidelijke parallelweg om het verkeer aan die zijde van de snelweg naar de door hen voorzien nieuwe aansluiting te leiden. Voor deze parallelweg is fysiek geen ruimte aan die zijde, dus moet de hoofdrijbaan verlegd worden. Op dat moment is sprake van een nieuwe situatie waarop de uitgangspunten van RWS van toepassing zijn. Die verlegging inclusief de nieuwe aansluiting die de variant voorziet, moet ontworpen worden conform de uitgangspunten van RWS.

Op basis van de meegegeven uitgangspunten in de KES is bij de uitwerking van het ontwerp voor variant 72a in voorbereiding op de expertsessies overleg geweest met RWS. De resultaten van dit overleg zijn als randvoorwaarden meegegeven bij de uitwerking van het ontwerp. Dat is te zien in de toelichting op de raming die wij daarvoor hebben opgesteld, zijnde bijlage 13 behorend bij de Statenmededeling van 31 oktober 2017, met kenmerk 4251312. Deze bijlage heeft u vertrouwelijk kunnen inzien. Mocht u daar behoefte aan hebben, dan kunt u deze altijd opnieuw vertrouwelijk komen inzien.

en;

- b) **hoe en waarom, en waar, deze aanpassing(en) niet aan de ROA-norm voldoet/voldoen.**

Uit de toelichting en bijlage (ontwerpschets) van de kostenraming SVGNB is te destilleren dat het traject waarover aanpassingen in de kostenraming zitten, is begrensd door Hertog Janstraat en brug Drongelens Kanaal. In dit traject is geen nieuwe aansluiting te ontwerpen die voldoet aan de ontwerpsnelheid 120 km/uur (ROA). Voor een ontwerp dat wel voldoet aan de ROA is over een veel langer traject een reconstructie van de hoofdrijbaan van de A59 benodigd. Namelijk een totale lengte van ca 2700 - 3000 m. Die totale lengte wordt bepaald door rekening te houden met in- en uitvoegstroken, minimale afstanden tussen invoegend verkeer, parallelstructuur en parallelstructuur-hoofdrijbaan, bewegwijzeringslengte, turbulentieafstanden etc. Al deze elementen zijn niet inpasbaar op het traject dat in het rapport van het ingenieursbureau gemeente Rotterdam is aangehouden. Tijdens de technische vragenronde in PS afgelopen vrijdag 15 juni is dat ook zo toegelicht. Desgewenst lichten wij dit graag nog mondeling of telefonisch aan u toe. Met het door SvGnB voorgestelde traject voldoet het ontwerp daarom niet aan de eisen conform de ROA.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,

A. Boogers,
Projectleider Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
t.a.v. Y.A.M. van der Meulen
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bas Hoogeboom

T 0653794281

F 070-456 1111

Kenmerk

IENM/BSK-2014/177387

Bijlage(n)

Datum 1 oktober 2014
Betreft Nut en Noodzaakstudie Gebiedsontwikkeling Oostelijke
Langstraat

Geachte mevrouw van der Meulen,

Bedankt voor de rapportage 'Nut en Noodzaakstudie Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat'. In goede samenwerking met Rijkswaterstaat hebben de GOL Partners in de afgelopen tijd veel bereikt. Deze rapportage geeft een helder overzicht van de maatregelen, en effecten van de maatregelen, binnen dit project.

Dit traject van de A59 is een wegvak met veel, soms onvolledige aansluitingen. Dat de samenwerkende GOL-partners daarop het voornemen hebben uitgesproken om de aansluitingstructuur aan te passen, waarbij een aantal aansluitingen geamoveerd en een aantal opgewaardeerd zal worden, stemt mij positief. Vooropgesteld wil ik wel aangeven dat ook vandaag de dag de bestaande aansluitingstructuur voor het Ministerie geen aanleiding is om deze weg aan te pakken. Op dit deel van het hoofdwegennet wordt voldaan aan de reistijdnormen en veiligheidseisen.

Bij het uitwerken van de gebiedsontwikkeling heeft namens het rijk Rijkswaterstaat intensief samengewerkt met de partijen die zich verenigd hebben in GOL. Dit is in lijn met de toezegging van de minister aan de Kamer. Rijkswaterstaat en de GOL-partners hebben intensief gezocht naar mogelijkheden om de wederzijdse plannen zodanig op elkaar af te stemmen, dat zo efficiënt mogelijk omgegaan wordt met overheidsbudget en dat zo veel mogelijk meerwaarde wordt gecreëerd. Goede voorbeelden hiervan zijn de besluitvorming bij de vervanging van de brug over het Drongelens kanaal en het realiseren van de MJPO-maatregel bij Vlijmen-Oost.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn er voor dit gebied geen specifieke belangen en doelstellingen geformuleerd. Het belang voor het Ministerie van Infrastructuur & Milieu ligt met name op het terrein van doorstroming van verkeer en de verkeersveiligheid. Dit betreft ook een logisch en consistent wegbeeld voor de weggebruiker.

De nut- en noodzaak studie is er mede op gericht te voorkomen dat de GOL-maatregelen leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de A59.

In het algemeen is vanuit dat perspectief het oordeel over de maatregelen die in



het project GOL worden genomen gematigd positief. Ik constateer dat er echter nog wel een aantal aandachtspunten zijn voor het vervolg van het project.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kunstwerk Vlijmen-oost

Ik ben positief over de toezegging van de regio dat zij zorg draagt voor het amoveren van de betreffende op- en afritten. Het kunstwerk Vlijmen-Oost zal na uitvoering van uw plannen niet langer onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet, maar enkel dienen ter facilitering van een fietsverbinding. De financiering voor het beheer en onderhoud van het kunstwerk Vlijmen-Oost zit niet in het pakket aan maatregelen. Hierover dienen aanvullende afspraken tussen rijk en regio te worden gemaakt met als uitgangspunt dat de mogelijke kosten hiervan niet voor rekening van het rijk komen.

Datum
1 oktober 2014

Kenmerk
IENM/BSK-2014/177387

Aansluiting Nieuwkuijk

De aanpassing van de aansluiting bij Nieuwkuijk is opgenomen in fase 2 van GOL. Voor deze fase is nog geen dekking. Indien blijkt dat er ook in fase 2 geen dekking is voor maatregelen aan deze aansluiting en er dus niets aan de huidige situatie zal wijzigen, zal de situatie op de A59 niet verslechteren. Rijkswaterstaat kan daar als wegbeheerder mee akkoord gaan. Mocht er toch besloten worden deze aansluiting aan te passen, dan dient dit vergezeld te gaan van het realiseren van een weefvak tussen de aansluiting Heusden (Ei van Drunen) en Nieuwkuijk.

Richtlijnen wegontwerp

Mede gezien de beperkte financiële middelen zijn op een aantal locaties de grenzen van de voor wegontwerp geldende richtlijnen opgezocht. Dit dient er echter niet toe te leiden dat voor het gehele wegvak tussen Den Bosch en Waalwijk de grens van het wegontwerp overschreden wordt. Ik verwacht dat u bij de verdere uitwerking van de plannen hier samen met Rijkswaterstaat tot een voor de wegbeheerder acceptabele oplossing komt.

Tenslotte wil ik u er op wijzen dat alle risico's en daarmee alle extra kosten die een verdere uitwerking van de GOL-maatregelen met zich meebrengt, voor rekening van het GOL zijn. Dit betreffen ook de kosten die een gevolg kunnen zijn van de voor dit project te doorlopen rijksprocedures, zoals nadeelcompensatie.

Indien over bovenstaande aspecten nadere afspraken worden gemaakt in een uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat, kan ik instemmen met de realisatie van het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat en mijn verdere medewerking verlenen aan de voor dit project te volgen procedures.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
namens deze,
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

Drs. M. Sonnema