

Verslag van de expertsessie Ruimtelijke Inpassing variant 72A d.d. 12-10-2017

Uitgangspunten:

- De A59 blijft op maaiveld liggen en wordt niet verdiept aangelegd. Dit vanwege inpassing lengte, grondwaterstanden, lage ligging parallelwegen en kosten
- In het ontwerp wordt geen rekening gehouden met uitbreiding van de A59 naar 2x3 rijstroken
- In het ontwerp zijn de kunstwerken afgestemd op toekomstige verbreding van de A59 naar 2x3 rijstroken
- Als ontwerpsnelheid is 120 km per uur gehanteerd.
- Uitgegaan wordt van een boogstraat $r = 1000$ ter hoogte van de brug over het Drongels kanaal
- De hertogjantunnel houdt dezelfde doorrijhoogte bij verlegging van de A59 (verdieping/verhoging dek valt buiten de scope van GOL)
- ROA richtlijnen aangehouden

Technische consequenties 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.

Bevindingen variant 72A:

1. Het schetsontwerp dat als praatschets door Waalwijk is ingebracht op basis van de variant 72A (met rotondes aan beide zijde van de A59 aan het uiteinde van het nieuwe viaduct) is ruimtelijk niet inpasbaar.
2. Consequenties van toename van het verkeer in o.a. de Molenvlietstraat richting centrum zijn zonder drastische maatregelen niet op te lossen.

Zijn optimalisaties mogelijk?

Uitgangspunten en technische implicaties van het ontwerp zijn hetzelfde als hierboven geschetst. Optimalisaties betreffen:

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.

Bevindingen optimalisatie variant 72A:

- De optimalisaties van variant 72A hebben dezelfde technische consequenties als 72A.
- De optimalisatie (samenvoegen van 2 rotondes tot 1 rotonde boven de A59) maakt een compacter ontwerp mogelijk met minder ruimtebeslag. De inpasbaarheid is echter niet definitief vast te stellen.
- De verschuiving van de aansluiting naar het oosten leidt het binnenkomend verkeer vanaf de A59 naar hetzelfde punt als de GOL variant en lost daardoor het probleem van de overbelasting van de Molenvlietstraat op voor het inkomend verkeer vanaf de A59. Het verkeer uit Waalwijk blijft zijn weg naar de snelweg vinden in het gebied Waalwijk-Noord.

Conclusies:

1. De variant 72A met 2 rotondes aan weerszijde van de A59 is ruimtelijk niet inpasbaar.
2. 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.
3. Een vergelijking van de kosten met de GOL variant op hoofdlijnen is mogelijk. Een dergelijke vergelijking wordt gemaakt.