

Van: vangolnaarbeter@gmail.com

Verzonden: woensdag 7 december 2016 22:08

Aan: STATENGRIFFIE;

CC:

Onderwerp: FW: Presentatie inspraakreactie van Stichting van GOL naar Beter op 6 dec 2016
gemeenteraad Heusden

Geachte Griffie ,

Bijgaand ter informatie de presentatie zoals de stichting van GOL naar Beter die op 6 december 2016 heeft gehouden tijdens de raadsvergadering Heusden inzake huidige GOL plannen.

Bijgaand ook een brief met aparte bijlagen tav de Baardwijkse Overlaat t.b.v de vergadering Stuurgroep GOL inzake keuze GOL varianten op 9 december 2016.

Gelieve deze svp te verzenden aan de Statenleden van Noord Brabant ter informatie . Een aan de heer van Merrienboer en de andere Leden van de Stuurgroep GOL. Dit ter voorbereiding voor de vergadering van 9 december 2016.

Graag svp een bevestiging van ontvangst van deze mail (incl. de bijlagen) Met vriendelijke groet,

Hartelijk dank voor uw bijdrage.

Stichting

Ed van Uijen

Voorzitter

Notitie t.b.v. besluitvorming **Baardwijkse Overlaat** vergadering Stuurgroep GOL op 9 december 2016

Kenmerk : VGNB20161207

Datum : 7 december 2016

Geachte heren Van Merrienboer, Van der Poel en Groos, en de overige leden van de Stuurgroep GOL

Bij de behandeling van de GOL-plannen in de gemeenteraad van de gemeente Heusden op 6 december 2016 is uitgebreid gediscussieerd over de varianten in Baardwijkse Overlaat én de mogelijkheid om een alternatief ten noorden van Waalwijk te ontwikkelen, die de aanleg van infrastructuur in de Baardwijkse Overlaat overbodig maakt.

In de lastige beoordeling van de varianten Heidijk en Overstortweg worden kosten, weging van effecten en kansen op kwaliteitsverbetering van de Baardwijkse Overlaat door elkaar gehaald.

Dit maakt een goede en transparante afweging van de geboden alternatieven lastig. Bovendien is de effectbeschrijving en beoordeling van de verschillende varianten en aanvullende maatregelen in de achtergrondrapporten verwarrend en inconsistent naar het lijkt. Bovendien verschilt het provinciale advies op dit punt sterk van de effectbeoordeling van de achtergrond rapportage. Ook over de waarde en bijdrage aan de landschappelijke kwaliteit van de zogenaamde Waterslinger verschillen de meningen sterk.

Zeker is dat er verschillende visies zijn op de kwaliteiten van de Overlaat en de effecten van de verschillende varianten op die kwaliteit.

Bij het maken van de keuze in de Stuurgroep wensen wij u veel wijsheid toe. Graag willen wij u meegeven dat de variant langs de Overstortweg een groter draagvlak heeft bij de bewoners van Drunen en de Heidijk variant minder.

Ook het ingebrachte alternatief van de Stichting Van GOL naar Beter voor Waalwijk Noord is in de gemeenteraad van Heusden besproken.

In de factsheets GOL totaal pagina 99 staat de ingebrachte zienswijze 72 beschreven, hieruit blijkt dat het argument kosten de enige doorslaggevende reden was om in de trechter af te vallen, maar verder scoort dit alternatief prima. Ook de TU Delft is van mening, dat dit alternatief perspectiefrijk is. De gemeenteraad van Heusden heeft nadrukkelijk aan Wethouder Van der Poel gevraagd om de onderbouwing aan te leveren van het kostenverschil van dit alternatief met bijbehorende vervangende maatregelen.

Omdat de onderbouwing voor deze afweging niet inzichtelijk is én zowel de Gedeputeerde als de Provinciale Statenleden uitdrukkelijk hebben aangegeven dat goede alternatieven niet direct vanwege de kosten aan de kant geschoven mogen worden, is de wens om deze analyse uit te voeren ook bij ons als stichting sterk aanwezig.

Graag willen wij als Stichting deze analyse samen met de deskundigen van de provincie uitvoeren. Daarmee kunnen we de beschikbare kennis bundelen en zorgen we voor een goede onderbouwing voor de besluitvorming op dit punt.

Tevens willen wij u attenderen op de ontwikkeling dat I&M/RWS sinds kort ook een formele taak heeft op het gebied van duurzame gebiedsontwikkeling. Gezien de resultaten van de MER onderzoeken (geen / nauwelijks positieve effecten) is heroverweging en een bredere benadering gewenst. RWS kan naar onze mening daarbij een belangrijke en waardevolle rol spelen. Dit kan een reden zijn om aan RWS/Ministerie van I&M te verzoeken om hun rol en bijdrage aan dit project opnieuw te overwegen. Wij vragen u dan ook om in de komende stuurgroep vergadering GOL van 9 december ruimte te bieden voor een brede benadering en ook een herijking van de rol van I&M/RWS in dit project te bespreken.

U zou de bewoners en de stichting van GOL naar Beter hiermee een grote dienst bewijzen.

Namens de bewoners van de Oostelijke Langstraat, dank voor uw aandacht en inspanningen om tot een daadwerkelijk beter plan te komen.

Vriendelijke groet,

Stichting **van GOL naar Beter**

Ed van Uijen
Voorzitter

Molensteeg 17
5151 AA Drunen
e-mail : vangolnaarbeter@gmail.com
tel : 06-20097494

Bijlagen:

- Rapport TU Delft, N. Bosdijk
- Gedeelten uit het MER Achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie

Onderstaande de relevante tekst uit de het Rapport Landschap, recreatie en landbouw:
de eindconclusie: paragraaf 11,2

11.2 Conclusie effecten op landschap, recreatie en landbouw GOL West

De effecten op landschap, recreatie en landbouw zijn in volgende tabel samengevat tot één effectbeoordeling.

De realisatie van het programma GOL fase 1 en fase 2 hebben een beperkt effect op de waarden van het landschap. Voornamelijk de ontwikkelingen in en rond de Baardwijkse Overlaat tasten de karakteristiek van dit landschap aan. Deze landschapseenheid en zijn omliggende structuren, die deze eenheid begrenzen, **worden aangetast door de aanleg van een knoop**. De ontwikkeling van het voornemen tast tevens de Maritieme open zeeleipolder en het rivierengebied aan. Ook op deze plekken worden structuren doorsneden of in hun karakteristiek verzwakt.

Het NRD-alternatief is op het hoogste structuurniveau (van de grote landschappelijke entiteiten) beter ingepast in het landschap dan variant Overstortweg. De NRD-variant maakt gebruik van de randen **i.p.v. het midden van de Overlaat** waardoor de versnippering van het landschap minder groot is en er grotere ruimtelijke eenheden behouden blijven, **Door het daarbij toevoegen van de nieuwe robuuste waterstructuur in de noord-zuidrichting wordt de eenheid in de NRD-variant herstelt.**

n de variant Overstortweg ontbreekt een dergelijke structuur. Een deel van de spoordijk wordt in de variant Overstortweg open gemaakt waardoor de noord-zuidrelatie gedeeltelijk wordt versterkt. **Voor het herstel van de eenheid, de relatie over de A59, worden in deze variant geen landschappelijke maatregelen genomen.** Tezamen zorgen de inpassingsmaatregelen uit het RO-VO dat de ontwikkeling van variant Overstortweg geen zwaar negatieve maar een beperkt negatieve invloed heeft op het landschap.

De ontwikkeling van het NRD-alternatief of variant westelijke randweg nabij Overstortweg hebben beide een beperkt positieve invloed op het aspect recreatie. De ontwikkeling maakt extra ommetjes in en rond de Overlaat mogelijk.

Het effect op landbouw is voor beide varianten beperkt negatief. De ontwikkeling kost veel landbouwareaal en de bereikbaarheid neemt licht af. Voor de ontwikkeling van de variant Overstortweg is er minder landbouwareaal nodig, **maar dient er wel een boerderij te worden geamoveerd.**

de score op landschap in deze tabel is:

referentie	NRD fase 1	NRD fase 2	Overstortweg Fase 1	Overstortweg Fase 2
0	0	0	-	-

Toelichting/opmerkingen stichting van GOL naar Beter:

Bovenstaand de effectbeoordeling van de varianten van de MER cf de rapportage Landschap, Recreatie en Landbouw:
daarvoor gelden de volgende kanttekeningen waardoor de beoordeling niet juist is:

- de Heidijk variant levert juist een nieuwe doorsnijding en toevoeging van een element op een plaats waar deze niet thuis hoort.

De Overstortweg variant kan juist strak gebundeld worden met de bestaande Overstortweg waardoor van een nieuwe doorsnijding geen sprake is.

- Er is sprake van structuurherstel van de landschappelijke eenheid door de waterslinger. Als dit al zo zou zijn dan kan deze waterslinger ook in de Overstortweg variant worden aangebracht. dit mag niet

tot een onderscheidend verschil leiden. We hebben als Stichting nooit gepleit voor een structureel andere inpassing van de Overstortweg variant t.o.v. de Heidijkvariant

- De versterking van de openheid door de sloop van de bestaande opstallen langs de Overstortweg is in de beschrijving niet meegewogen (deze bebouwing vormt nu een belangrijkere aantasting van de openheid dan de nieuwe weg).
- De sloop van een boerderij is niet juist als onderscheidend effect. Voor de beide varianten dienen er agrarische opstallen te worden gesloopt. De opstallen langs de overstortweg betreffen geen actieve agrarische bedrijven. De stal bij de Heidijk is nog wel agrarisch in gebruik maar heeft een maar een beperkte agrarische bedrijfswaarde. (enkele stuks rundvee).

Kortom de verschillen tussen de beide effecten zijn marginaal. Echter de meest dominante aantasting n.l. de aantasting van de Overlaat door de aansluiting 39/40 die zeer sterk negatief is (- - -) in beide varianten wordt niet als zodanig gescoord. Hierdoor komen andere (veel marginalere) effecten te sterk naar voren in de beoordeling. Opvallend is dat ook de toetstabel 2.1 op de scores - , - - en - - - niet correct is. Dit kan mede de aanleiding zijn waardoor de opsteller tot een verkeerde beoordeling is gekomen.

de score op landschap in tabel 11.2 had dien overeenkomstig moeten zijn:

referentie	NRD fase 1	NRD fase 2	Overstortweg Fase 1	Overstortweg Fase 2
0	- - -	- - -	- - -	- - -

Waarmee er geen onderscheid is tussen deze varianten en in alle gevallen de zware aantasting van de Overlaat tot uiting zou zijn gekomen.



GOL gedachte: welk pakketje had
u van de Sint willen hebben?

Stichting van Gol naar Beter

6 december 2016

Dromen, denken, doen

- **Dromen:**

een mooi leefbaar gebied dat goed bereikbaar is en waar natuur en landschap kansen krijgen



- **Denken:**

Plannen maken, we zijn nu op een cruciaal punt!



- **Doen:**

Zijn de plannen goed genoeg om onze droom waar te maken?



MER = **Denken** = MER

- Deze MER-fase: **alternatieven verkennen** en een eerste effectbeoordeling
- Als alternatieven niet de goede zijn dan **andere alternatieven ontwikkelen** en effecten beoordelen.
- Volgende stap: **keuze** van **goede** voorkeursalternatieven

Resultaat **denken** tot nu toe

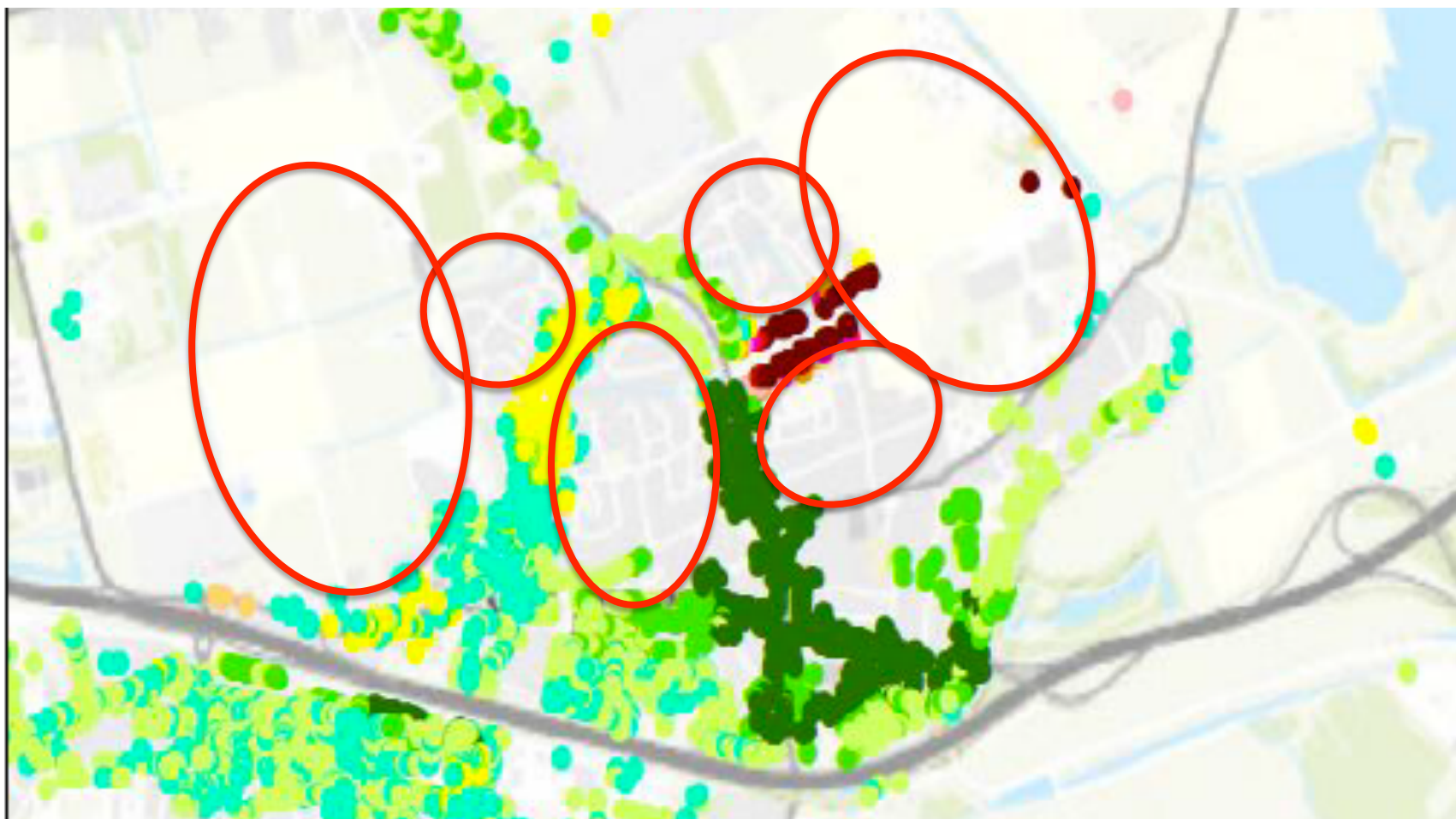
- Veel nieuwe **kennis en inzichten** vergaard
- De NRD alternatieven **werken niet** of onvoldoende
- De problemen van de A59 zijn **niet op te lossen op het onderliggende wegennet**
- Op vrijwel alle “zachte” aspecten **negatieve** scores
- Bewoners hebben aantoonbaar **goede/betere ideeën**

Denken leidt tot vragen

- Klopt het wel?
- Wordt het plaatje niet te mooi voorgesteld?
- Zijn er echt geen alternatieven?
- Wat kost dat echt?

Resultaat **denken** tot nu toe

Klopt het wel? GOL Oost Geluid



Resultaat **denken** tot nu toe

Wordt het niet te mooi voorgesteld?

Verkeersintensiteit in de oude kernen

Straten	Referentie-situatie	NRD alternatief		Variant verlegde toe- en afrit	
		Fase 1	Fase 2	Fase 1	Fase 2
De Akker	12.200	1.400	1.400	800	800
Grote Kerk	15.700	500	500	500	500
Wolput West	13.100	16.100	16.000	12.000	11.000
Wolput Oost	8.800	6.800	6.700	4.200	4.200
Jonkheer de la Courtstraat	9.400	8.800	10.500	7.200	8.200
Burgemeester van Houtplein	2.500	2.600	3.600	2.900	2.400

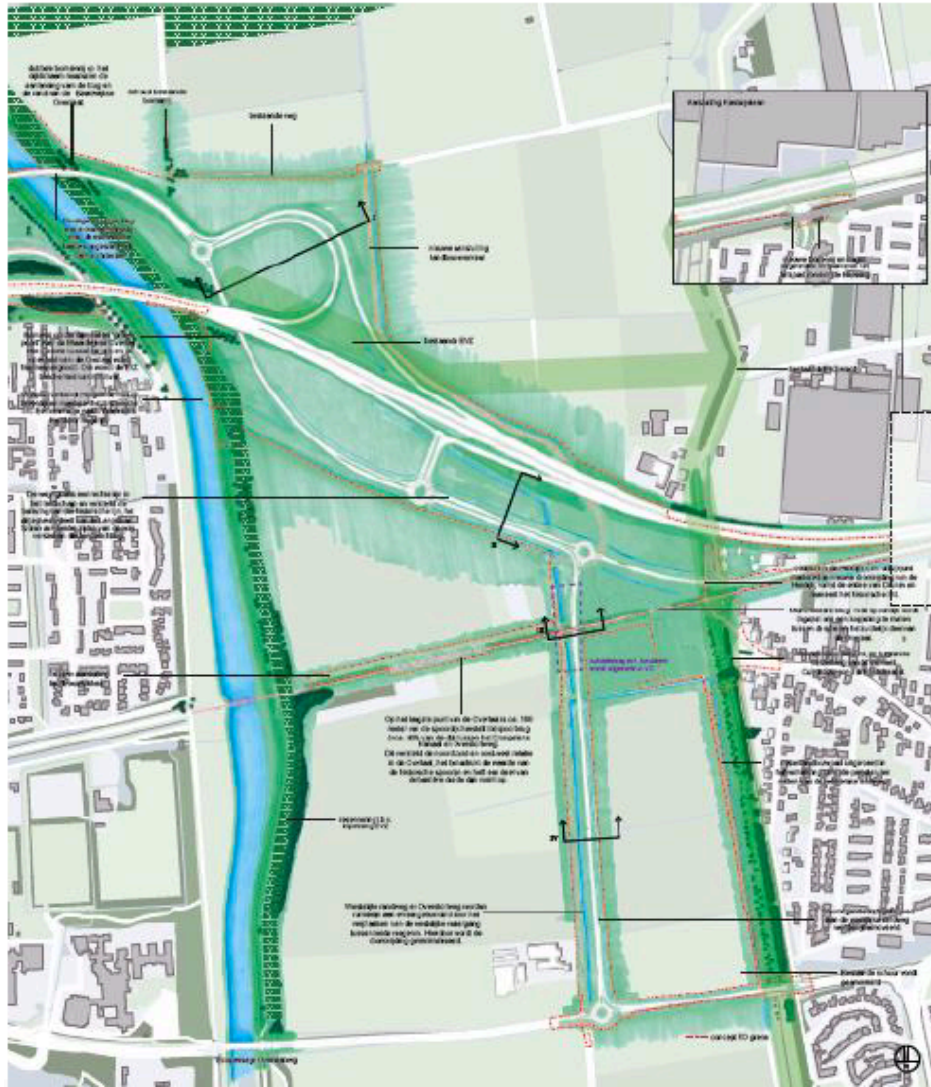
Resultaat **denken** tot nu toe

Wordt het niet te mooi voorgesteld?

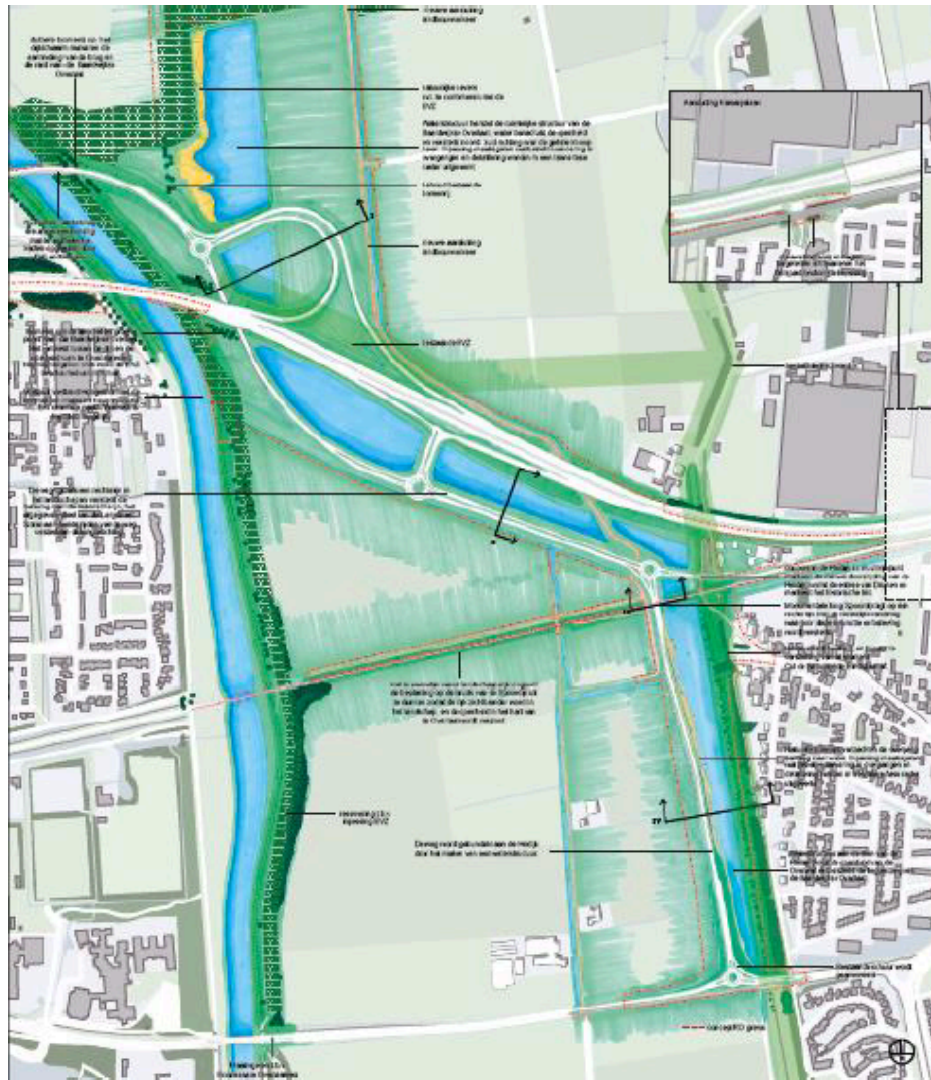
Verkeersintensiteiten in de kernen

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

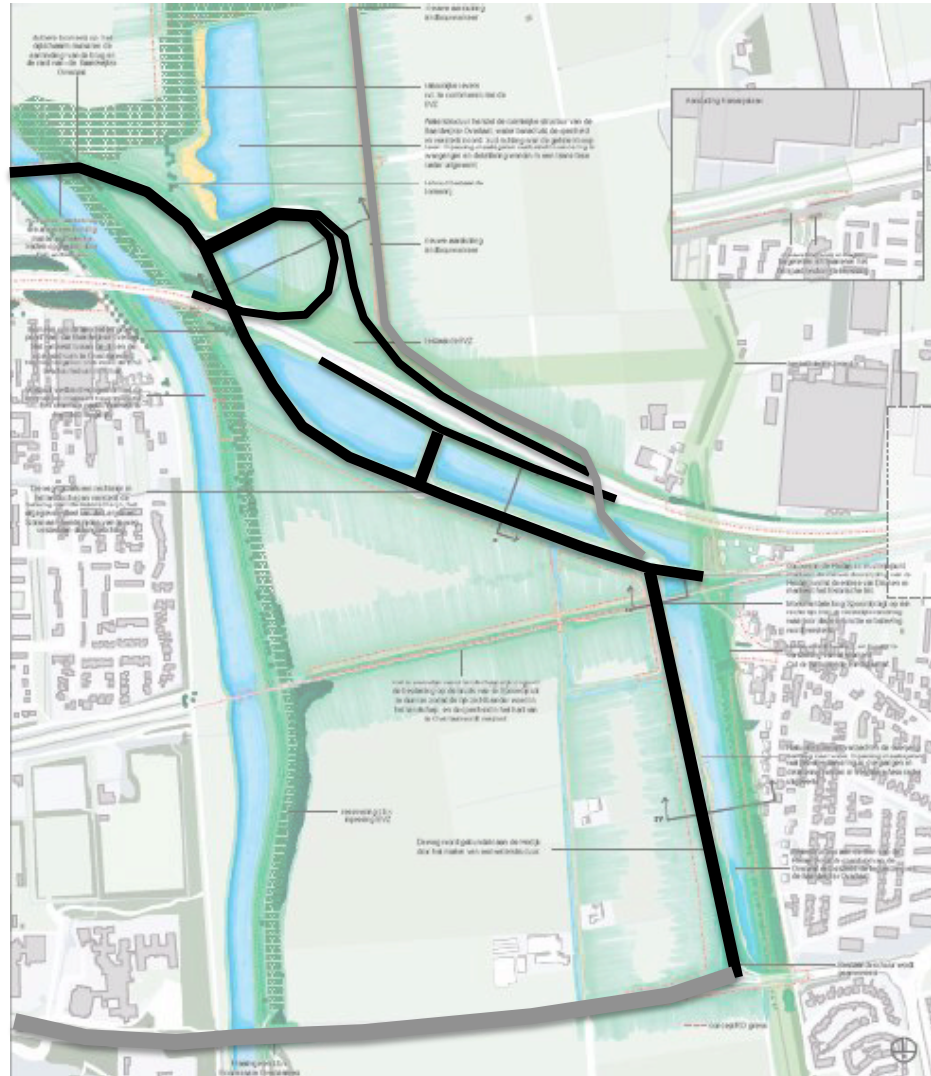
Droom of illusie?



Droom of illusie?



Illusie of nachtmerrie?



GOL West: worden de doelen gehaald?

Thema	Doel	NRD-alternatief	Variant nabij Overstortweg
Kwaliteit leefomgeving	Verkeer uit de kernen	X	X
	Afname geluidsbelasting	0	0
	Verbetering luchtkwaliteit	0	0
Wegverkeer	Bereikbaarheid	X	X
	Verkeersveiligheid	X	X
	Doorstroming A59	X	X
Fietsverkeer	Volledige structuur	0 (fase 1) / V (fase 2)	0 (fase 1) / V (fase 2)
Barrièrewerking	Opheffen	X/0	X/0
Ruimtelijke kwaliteit	Versterken	X	X

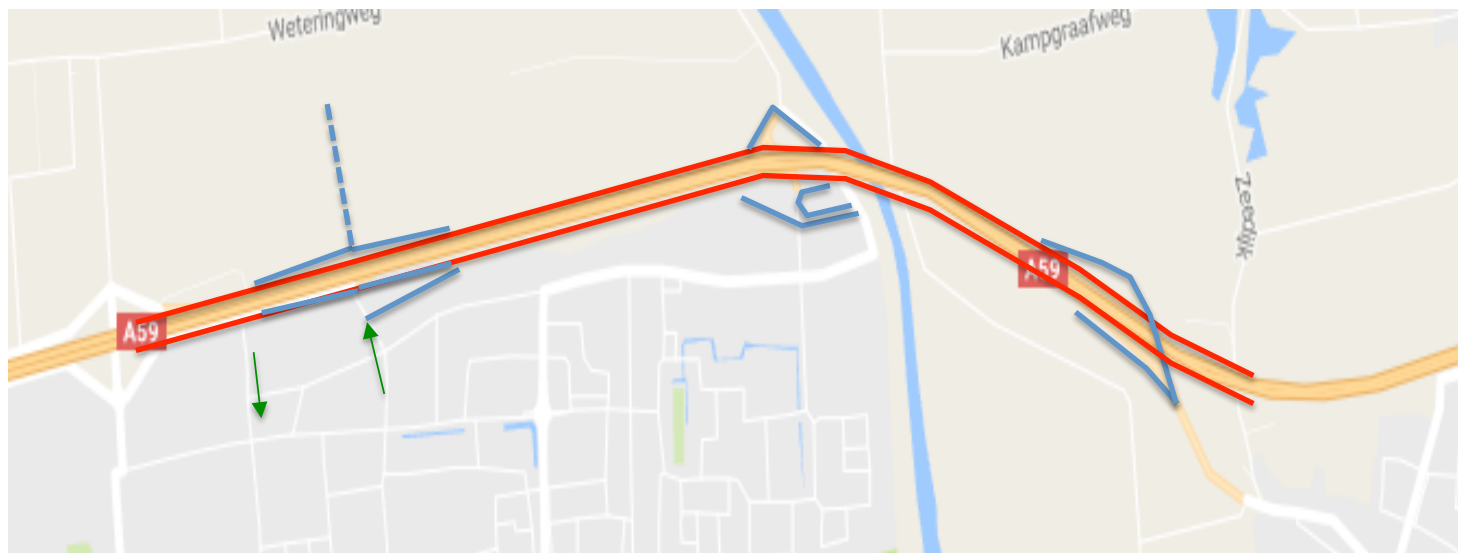


Denken in kansen: de Baardwijkse Overlaat

- Hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarde
- Kans: dé **parel van de Langstraat** maken.
- De GOL tast nu de kwaliteit aan en **vernietigt de kansen**, herstel is **onmogelijk**.
- Het alternatief van de stichting van GOL naar Beter geeft **ruimte** om de kansen te benutten.

Denken in alternatieven

Variant parallelbanen/Waalwijk Noord



Denken: Beoordeling alternatief Waalwijk Noord door projgroep GOL

72	Parallelstructuur Waalwijk en handhaving aansluitingen 38, 39 en 40
Beschrijving:	De aanleg van een parallelstructuur aan beide zijden van de A59 waarbij aansluitingen 38, 39 en 40 gehandhaafd worden. Bij de voorkeursvariant komen aansluiting 38 en 39 te vervallen en wordt aansluiting 40 anders vormgegeven.
Bron:	Insprekers: 3, 33, 79, 81.
Kaartje:	 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? <u>JA</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>JA</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>JA</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>JA</u> 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>JA</u> 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>NEE</u> (Voor de realisatie van de parallelstructuur is verplaatsen van de A59 nodig over circa 1 km lengte en moeten opstallen worden opgekocht. Dit kost > 7,5 mln euro extra).

Denken: vergelijking alternatieven

Baardwijkse Overlaat

	GOL Heidijk	GOL Overstortweg	Stichting 'van GOL naar Beter'
Geluid ¹	--	-	0
Luchtkwaliteit	0	0	0
Externe veiligheid	-	-	0
Gezondheid	0	0	+
Landschap	--	--	0
Cultuurhistorie	--	-	+
Recreatie	-	0	0
Verkeersafwikkeling A59	+	+	+
Verkeer binnen bebouwde kom	-	-	+
Verkeersveiligheid ²	-	-	0

Denken: alternatief dit laten staan?



Denken: alternatief hier een weg?



Denken over Kosten

- De kosten van de **noodzakelijke** fase 2/ aanvullende/mitigerende maatregelen zijn tussen de **20 en 40 Miljoen Euro**
- De kosten van het alternatief Waalwijk Noord zijn **vergelijkbaar** met het huidige plan GOL West
- De plannen voor GOL Oost zijn ontoereikend voor het probleem, en leiden tot **forse extra kosten** voor aanvullende/mitigerende maatregelen. Hier kan een goede structurele oplossing ook financieel aantrekkelijk zijn.

Dromen, **denken**, doen

- Plannen maken
 - Vasthouden aan **droom en doelen**
 - **INTEGRAAL** ipv **sectoraal**
 - **Nieuwe** inzichten verwerken
 - **Kansen** opzoeken en benutten
- **NIET**: star vasthouden aan **oude ideeën**

Ons **droom** cadeau

Laat het **denken** doorgaan met een **aanvullende opdracht** aan de Stuurgroep GOL:

- Zoek voor de A59 -samen met het Rijk-
een oplossing óp de A59
- Uitbreiding van de MER-studie met
 - * bredere studie Vlijmen/Vliedberg
 - * alternatief Waalwijk Noord
(geen asfalt in de Baardwijkse Overlaat)

Geen (onnodige) procedure bij Raad van State



Geachte raadsleden en college,
Wij spannen ons in voor **betere** plannen.
En u? Wilt u dat voor alle inwoners van de
Oostelijke Langstraat **DOEN?**



2016

TU Delft

Nicole Bosdijk



KWALITATIEVE ANALYSE GOL

De GOL alternatieven en het bewonersalternatief ten opzichte van de referentie

1. Aanleiding

De Oostelijke Langstraat is het gebied gelegen aan de weerszijden van de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. De A59 is een belangrijke verbinding tussen het zuiden van de Randstad en Eindhoven. Naast deze infrastructurele waarde bevat de Oostelijke Langstraat nog andere functies, zoals, water, natuur, landbouw, wonen en werken. De maatschappelijke functie, bestaande uit wonen en werken, ondergaat een forse groei door de aanleg van nieuwe woonwijken en de uitbreiding van bedrijventerreinen (Gemeente Heusden, 2016). Zo komt er bijvoorbeeld aan de noordzijde van de A59 ter hoogte van Waalwijk een nieuw bedrijventerrein Haven 8 met onder andere een nieuw fulfilment center van Bol.com dat werkgelegenheid biedt voor circa 1.000 werknemers (Bosma, 2015). Het zijn verder voornamelijk logistieke bedrijven met een boven regionale functie. De A59 vormt een fysieke barrière in de Oostelijke Langstraat. Dit resulteert in beperkte ontwikkelingen op het gebied van natuur, water en verkeer (de Boer, 2014).

In 2009 is de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (vanaf hier: GOL) gestart als corridorstudie. In 2013 ondertekenden bestuurders van de regionale overheden de Bestuursovereenkomst GOL, waarmee 76 miljoen euro is vrijgemaakt vanuit fondsen voor het project. Het GOL bevat verschillende projecten rondom de A59 voor het hervormen van de infrastructuur en bereikbaarheid van de Oostelijke Langstraat, maar ook waterveiligheid, ecologie, toerisme en recreatie. De GOL-projecten behoren een betere bereikbaarheid van de woonwijken en bedrijventerreinen waar te maken door het opheffen en/of opwaarderen van onvolledige aansluitingen. Tussen de bestaande aansluitingen zal een parallelstructuur in het onderliggend wegennet worden aangelegd zodat het lokale verkeer niet de A59 op hoeft om op de gewenste bestemming te komen (de Boer, 2014).

De meningen over het GOL zijn verdeeld. De Stichting 'van GOL naar Beter' maakt zich hard namens 1500 bewoners en streeft naar alternatieve oplossingen. De Stuurgroep GOL heeft reeds verkeerscijfers openbaar gemaakt waar op te zien is dat het verkeer simpelweg verplaatst wordt van de A59 naar de woonkernen (GOL, 2016a). Bovendien is de infrastructuur op het onderliggend wegennet niet geschikt voor een dergelijke verkeersgroei. De Stichting heeft een eigen variant bedacht: korte parallelbanen direct langs de A59 met een lagere ontwerpsnelheid dan de A59 zelf. Daarnaast bevat deze variant geen opheffingen van aansluitingen, maar mogelijk wel aanpassingen. Deze parallelbanen hebben net als het GOL het doel om lokaal verkeer van het doorgaande verkeer te scheiden. De lagere ontwerpsnelheid maakt de parallelbaan niet aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer, waarborgt de verkeersveiligheid en maakt een hogere aansluitingsdichtheid mogelijk (Stichting 'van GOL naar Beter', 2016).

Het GOL biedt maatregelen van Waalwijk tot 's-Hertogenbosch. Deze analyse blijft beperkt tot het westen van de Oostelijke Langstraat in verband met de haalbaarheid van het kwantitatieve vervolgonderzoek (MKBA). In hoofdstuk 3 worden de projectalternatieven voor dit plangebied besproken.

2. Huidige situatie

Op de website van het GOL zijn verkeersintensiteiten in kaart gebracht van de basissituatie in 2010. Bij aansluiting 38 ontstaat een hogere intensiteit aan de zuidzijde van de A59, waar de woonkernen gelegen zijn (GOL, 2016). Daarnaast is te zien dat de verkeersintensiteiten van de aansluitingen aanhouden tot de woonkernen. Dit toont aan dat de intensiteit van uitvoegend verkeer te hoog is

voor het onderliggend wegennet waardoor een terugslageffect plaatsvindt op de A59. Uit de nut- en noodzaakstudie van Arcadis (2014) en het MER blijkt dat de I/C-verhoudingen op de A59 momenteel tijdens de (avond)spitsuren al kunnen oplopen tot 0,98. Dit toont doorstromingsknelpunten aan, oftewel congestie. In 2030 wordt verwacht dat deze verhouding boven de 1,00 zal komen.

Naast het stimuleren van doorstroming van verkeer is het de bedoeling dat het GOL de verkeersveiligheid verbeterd. De verkeersveiligheid zou dankzij de hoge afritdichtheid verergerd worden. Volgens het SWOV (2015) ligt het risicocijfer¹ ongeveer op het landelijk gemiddelde. Dit is nogmaals bevestigd in de nut- en noodzaakstudie A59 (Arcades, 2014). Deze laat zelfs een dalende trend in ongevallen zien in de periode van 2007 tot en met 2012. Volgens de Stichting 'van GOL naar Beter' hebben de aansluitingen dus op de A59 dan ook nauwelijks tot geen invloed op het aantal verkeersongevallen, maar ligt het aan het ontwerp van het onderliggend wegennet. Dit wordt bevestigd door het feit dat VRI's bij aansluiting 38 momenteel voor een betere doorstroming zorgt van uitvoegend verkeer.

3. Referentie

Als referentiescenario is door de Projectgroep GOL de huidige situatie in beeld gebracht en hoe de situatie in de Oostelijke Langstraat zich ontwikkelt zonder GOL plannen. Het referentiescenario bestaat uit de ontwikkelingen tot het jaar 2030. Naast dit reguliere referentiesituatie is ook een referentie Plussituatie opgesteld waar een hoger verkeersaanbod wordt verwacht. In de referentiesituatie worden alleen de vastgestelde plannen en zekere ontwikkelingen meegenomen. Ten gevolge van dergelijke ontwikkelingen zullen het aantal woningen en arbeidsplaatsen groeien in het westen van de Oostelijke Langstraat. In Heusden geldt voor de referentiesituatie een groei in woningen en arbeidsplaatsen van respectievelijk 11 en 3 procent. In Waalwijk zal in de referentiesituatie het aantal woningen met 6 procent stijgen en de arbeidsplaatsen 3 procent (Walraven, 2016).

3.1 Referentie Plus

Naast de algemene referentiesituatie wordt er ook gewerkt met een referentie Plussituatie. De referentie Plussituatie is aangevuld met plannen die nog niet zijn vastgesteld, maar wel zeer waarschijnlijk ontwikkeld worden, zoals aan aanvulling van woningen en extra arbeidsplaatsen door uitbreiding van industrieterreinen. De stijging in de referentie Plussituatie is in Waalwijk 16 en 13 procent voor respectievelijk de woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van het modeljaar 2017 (Walraven, 2016). Voor deze situatie gelden dezelfde prospecten als de reguliere situatie, maar dan met een hogere verkeersaanbod.

Voor het GOL zijn naast de basissituatie van het referentiescenario ook de verkeersintensiteiten voor het referentie Plusscenario in beeld gebracht. Deze is qua knelpunten vergelijkbaar met de basissituatie. Er is echter te zien dat de knelpunten als gevolg van hoge verkeersintensiteiten over langere wegvakken van de A59 plaatsvinden. Daarnaast is ook te zien dat er in de woonkernen een stijging van verkeersaanbod plaatsvindt (GOL, 2016a).

¹ De kans om betrokken te raken bij een verkeersongeval.

4. Projectalternatieven

Momenteel zijn er meerdere alternatieven bedacht om de verkeersproblematiek als gevolg van de economische ontwikkelingen te beheersen. Deze zullen kort toegelicht worden. De alternatieven Heidijk en Overstortweg zijn door de Projectgroep beschreven en onderzocht. De bewonersvariant is (nog) niet nader onderzocht in het kader van de MER-studie. De effecten van deze variant zoals deze in deze kwalitatieve analyse zijn beschreven zijn daarmee nu nog niet cijfermatig onderbouwd. Dit in tegenstelling tot de andere twee varianten waarvan de concept onderzoeksresultaten al beschikbaar zijn.

4.1 GOL Heidijk alternatief

Het GOL Heidijk alternatief is in het kader van het GOL plan opgesteld. In dit alternatief wordt een volledige aansluiting 40 Drunen-West gerealiseerd. Deze vervangt aansluitingen 38, 39 en de huidige aansluiting 40, en is geprojecteerd in de Baardwijkse Overlaat direct Oostelijk van het Drongelens Kanaal. Deze aansluiting ligt tussen 39 en 40 waardoor dit gezien kan worden als combinatie aansluiting. Er wordt ten noorden van Waalwijk een parallelweg in het onderliggend wegnnet langs de A59 aansluitend op de nieuwe aansluiting 40 voorzien. Deze nieuwe weg heeft een ontwerpsnelheid van 80 km/h. De parallelweg start aan de noordzijde van de A59 op de Kloosterheulweg ter hoogte van de bestaande aansluiting 38 en wordt met een nieuwe brug over het Drongelens Kanaal naar de nieuwe aansluiting 40 Drunen-West geleid. Aan de zuidzijde van de A59 is aansluitend aan de nieuwe aansluiting 40 (door de Baardwijkse Overlaat) de Westelijke Randweg Drunen voorzien. De Westelijke Randweg ligt westelijk van de Heidijk en zorgt voor ontsluiting van Waalwijk aan de zuidkant van de stad. Daarnaast wordt de Spoorlaan in Drunen verlengd en aangesloten aan de A59 om als parallelweg te fungeren. Figuur 4.1 biedt een weergave van dit alternatief.



Figuur 4.1 GOL Heidijk alternatief

4.1.1 GOL Overstortweg alternatief

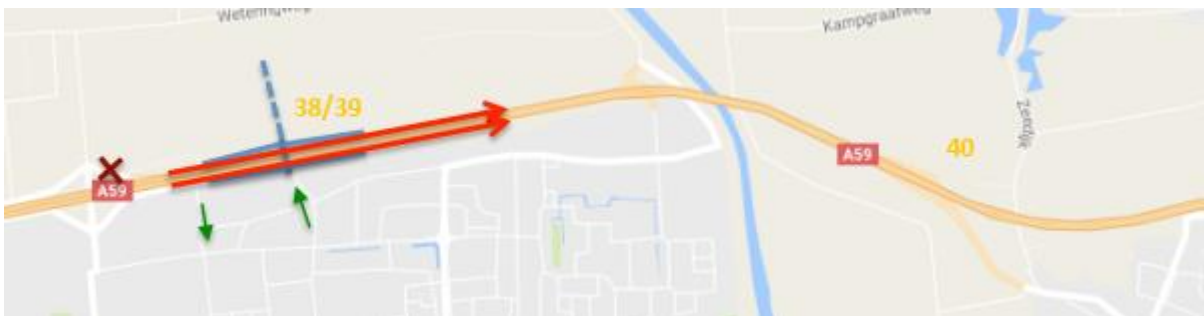
De Overstortweg variant is bedacht door de bewoners en heeft daarmee meer draagvlak bij de bewoners dan het Heidijk alternatief. Het GOL Overstortweg alternatief is nagenoeg identiek aan het Heidijk alternatief. Het enige verschil is een alternatieve locatie voor de Westelijke Randweg Drunen. Deze wordt direct langs de bestaande Overstortweg verwezenlijkt waardoor deze op grotere afstand van de Heidijk loopt. Deze variant is weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2 GOL Overstortweg alternatief (Bron: Nelissen, 2016)

4.2 Bewonersalternatief met combinatie aansluiting 38/39

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 parallelrijbanen met een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Het doel is bedrijventerrein Haven en Waalwijk-Noord/Centrum beter te ontsluiten. Deze aansluiting vormt dan 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). Dit alternatief is weergegeven in figuur 4.4.



Figuur 4.4 Bewonersvariant met combinatie aansluiting 38/39

5. Kwalitatieve effectenanalyse

Alvorens een kwantitatieve analyse van maatschappelijke kosten en baten kan worden gemaakt, zullen de effecten geïdentificeerd moeten worden. De effecten die meegenomen worden zullen nagenoeg identiek zijn aan de effecten die voor het MER van het GOL zijn gebruikt (GOL, 2016b). Hoe deze effecten invloed hebben op het GOL staat reeds in het MER, maar zal hier nogmaals kort worden beschreven. Er zal ook een korte kwalitatieve analyse gedaan worden over de gevolgen van de bewonersvariant per aspect.

5.1 Geluidsbelasting

De toetskader van het MER is opgesplitst in drie soorten geluidshinder: aantal gevoelige geluidsbestemmingen, ernstig gehinderde personen en geluidsbelast oppervlak. In het

achtergrondrapport van geluid staat weergegeven dat de etmaalintensiteit op de A59 van Waalwijk-west tot Heusden met 20% zal stijgen. Dit is de verhouding tussen de huidige situatie en het referentie Plusscenario. In de huidige situatie is de geluidsbelasting voornamelijk afkomstig van de A59. Dit is mede te danken aan de geplande ophoging van de ontwerpsnelheid naar 130 km/h.

Het GOL zorgt in vergelijking met het referentiescenario tot een minimale daling in geluidsgevoelige bestemmingen. In het referentie Plusscenario is zelfs sprake van een stijging. Deze stijgingen zijn voornamelijk te vinden in het centrum van Waalwijk, west-Drunen en in woningen aan de doorgetrokken Spoorlaan. Dezelfde geluidseffecten zijn bepaald voor het aantal ernstig gehinderde personen en geluidsbelast oppervlak: nihil effect ten opzichte van de referentiesituatie en negatief effect in het referentie Plusscenario. Er zijn echter tijdens het MER onderzoek nieuwe woningen gebouwd. Deze zijn niet meegenomen in het de effectbepaling als geluidsgevoelige bestemmingen. Er wordt vermeld dat er mitigerende maatregelen getroffen zullen worden zodat er geen effect te meten zal zijn. Essentie blijft dat de geluidsbelasting zal stijgen. In het budget voor het GOL zijn de kosten voor mitigaties niet meegenomen, dus er blijft een onzekerheid bestaan of dergelijke maatregelen volledig uitgevoerd zullen worden.

Bewonersalternatief

De variant combiaansluiting 38/39, geschetst door de Stichting 'van GOL naar Beter', zal beter scoren op het gebied van geluidshinder ten opzichte van het GOL. Vanwege het behoud van aansluitingen hoeft men niet door de woonkernen te rijden om op de gewenste bestemming te komen. De parallelrijbanen vallen binnen de bestaande geluidswering. Op de plekken waar geen geluidswering staat zal de overlast niet groter worden ten aanzien van het referentie aangezien de verkeersstroom naar verwachting niet significant zal groeien. Het bestemmingsverkeer op de parallelbanen zal een lagere snelheid aanhouden waardoor de geluidsbelasting zal zakken. Om beter te scoren dan het referentie kan er geluidswering geplaatst worden ter hoogte van Waalwijk. Het verlengen van de Spoorlaan zal echter wel voor een stijging in geluidsbelasting zorgen waardoor deze geluidsgevoelige bestemmingen wel enige overlast kunnen ervaren. Dit effect is naar verwachting vergelijkbaar met de GOL alternatieven.

5.2 Luchtkwaliteit

In het MER bestaat het toetskader voor luchtkwaliteit uit de volgende onderdelen: concentraties op wettelijke toetsafstand, aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse en het aantal gevoelige bestemmingen met een significante toe- en afname van de concentratie. De stoffen die hier zijn gemeten zijn stikstofdioxide en fijn stof PM10 en PM2,5. Momenteel bestaan er geen overschrijdingen van de normen van stikstofdioxide en fijn stof. Voor beide referentiesituaties geldt dat er zelfs in de worst-case scenario ook geen normoverschrijdingen ontstaan.

Het GOL zorgt eigenlijk niet voor verandering in het aantal gevoelige bestemmingen waarin de luchtkwaliteit verslechtert wordt. De Overstortweg variant laat een stijging toe van 1%, maar vanwege deze beperkte verandering wordt het als neutraal gezien. Zowel het Heidijk als het Overstortweg alternatief tonen significante toe- en afnames van concentraties stikstofoxiden. De toenames vinden vooral plaats in het zuidoosten van Waalwijk en het Drunen-West. De concentraties fijn stoffen veranderen niet. Concluderend toont het MER aan dat het GOL neutraal scoort op luchtkwaliteit en zal dus niet bepalend zijn voor de planalternatieven.

Bewonersalternatief

Op de kaarten van de MER onderzoeken is te zien dat de concentratie stikstofoxiden aan het begin van de Spoorlaan zal toenemen. Het bewonersalternatief bevat ook vergelijkbare plannen voor de Spoorlaan. Hier zullen de concentraties dus toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. De concentraties op de A59 zullen niet veranderen door de parallelrijbanen aangezien deze direct aan de A59 gelegen zijn. Waar de concentraties in het zuidoosten van Waalwijk stijgen in de GOL-varianten, zullen deze niet veranderen bij uitvoeren van het bewonersalternatief. Weggebruikers worden namelijk niet door de woonkernen gestuurd om bij het winkelgebied en bedrijventerrein ten noorden van de gemeente te komen, vanwege het behouden van aansluitingen.

5.3 Externe veiligheid

Voor de externe veiligheid is het van belang dat het vervoer van gevaarlijke stoffen voornamelijk over de rijkswegen plaatsvindt. Vervoer over provinciale of andere lokale wegen is mogelijk, wanneer het bestemmingsverkeer is. Dit verkeer vervoert dan lagere hoeveelheden. In de huidige situatie vindt vervoer van gevaarlijke stoffen volledig over de hoofdweg plaats. Er wordt geen wettelijk risico overschreden.

De herinrichting van de Oostelijke Langstraat middels het GOL heeft effect op de externe veiligheid. In het MER wordt een neutrale score gegeven, maar opheffen van oprit 38 biedt nadelige effecten. Bedrijf Desso ligt gelegen nabij deze oprit en vervoert chemische stoffen. Zodra deze oprit wordt opgeheven zal dit transport via woonkernen gaan, waar dit uiteraard niet gewenst is. De intensiteit van dit transport is echter laag en valt vooralsnog onder de grenswaarde.

Bewonersalternatief

Het bewonersalternatief heeft geen effect op de externe veiligheid. Beide parallelstructuren zijn geschikt om gevaarlijke stoffen te vervoeren en de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die vervoerd worden zullen niet veranderen naar aanleiding van de infrastructurele aanpassingen.

5.4 Gezondheid

De gezondheid is gemeten door de methode '*Gezondheidseffectscreening (GES) Stad & Milieu*' (Fast et. al., 2012). Dit is een middel om inzicht te krijgen in gezondheidkundige knelpunten, maar is niet bedoeld om een absoluut oordeel te geven. Uit deze screening worden de milieugezondheidseffecten als gevolg van geluidshinder, externe veiligheid en luchtkwaliteit door wegverkeer omschreven. Tot slot worden er in het MER ook andere effecten op leefbaarheid kwalitatief bepaald.

Op het gebied van geluidshinder, externe veiligheid en luchtkwaliteit wordt de leefbaarheid er niet beter of slechter op. Alle effecten scoren neutraal in het MER ten opzichte van de referentiesituatie bij doorvoering van het GOL. Er is echter al gebleken dat op elk van deze aspecten een verslechtering plaatsvindt. Of deze verslechtering een forse impact heeft op de leefbaarheid van de omwonenden is echter onzeker.

Bewonersalternatief

Op het gebied van geluidshinder en luchtkwaliteit is de verwachting dat het bewonersalternatief beter zal scoren dan de GOL alternatieven. Of dit verschil maakt in de impact op de

gezondheidseffecten is onzeker. Ook de impact op leefbaarheid is moeilijk exact te bepalen. Er mag verwacht worden dat het bewonersalternatief op dit aspect positiever zal scoren dan de GOL varianten. Of dit verschil significant is kan op dit moment niet worden bepaald. Dit zal nader onderzoek moeten uitwijzen.

5.5 Landschapsdoorsnijding

In de referentiesituaties bestaan geen plannen die invloed hebben op de doorsnijding van landschap en aantasting van landbouw. In de GOL-plannen staat een knooppunt met verschillende richtingen en hoogten beschreven dat de Baardwijkse Overlaat doorsnijdt. Dit gebeurt in zowel het Heidijk als het Overstortweg alternatief. Tot slot wordt er naar de invloeden op landbouw gekeken. Het landbouwwareaal neemt af door het knooppunt rondom de nieuwe aansluiting 40. Tot slot blijft de bereikbaarheid van percelen nagenoeg gelijk ten opzichte van het referentiescenario. Concluderend bereiken de GOL alternatieven omtrent landschap en landbouw niets of worden deze zelfs negatief beïnvloed.

Bewonersalternatief

De bewonersvariant bevat geen plannen voor het aanleggen van randwegen, noch langs de Overstortweg noch langs de Heidijk. Het MER geeft aan dat de parallelweg beschreven in de GOL alternatieven geen belangrijke landschapselementen doorsnijden of landbouwwarealen bezetten. Dit geldt ook voor de aansluiting 38/39 aan de noordzijde van de A59 in het bewonersalternatief. De parallelrijbanen direct langs de A59 zijn geen nieuwe doorsnijdingen of aantastingen van het landschap. Het ruimtebeslag op de landbouwpercelen is aanzienlijk minder. Daarmee scoort het bewonersalternatief op landschap en landbouw beter dan de GOL alternatieven.

5.6 Cultuurhistorie

In de huidige situatie en referentiesituatie worden geen invloeden op cultuurhistorie gevonden. Het GOL-plan heeft volgens het MER voornamelijk een negatief effect op de historische eenheid de Baardwijkse Overlaat door de Westelijke Randweg Drunen en knoop 39/40. Het GOL scoort in de MER-studie positief voor het effect op de Spoordijk, het herstel van de Heidijk ter hoogte van de Eindstraat, monumentale bruggen van de Spoordijk en het monument de molen de 'Hertogin van Brabant'. Door de aanpassingen zouden deze monumenten beter zichtbaar en leefbaar worden. Het MER geeft een negatievere beoordeling aan in de Overstortweg-variant dan het Heidijk- alternatief door de meer centrale doorsnijding door de Overlaat. Of deze effectbepaling juist is, is onzeker, vanwege de haakse mening van de Provincie Noord-Brabant. In de beleidsnotitie cultuurhistorie Baardwijkse Overlaat, opgemaakt door de Provincie Noord-Brabant, staat namelijk dat de Overstortweg de voorkeur heeft. Dit vanwege onder andere het scheidende waterelement in de Heidijk die storend kan gaan werken tussen de Heidijk, de A59 en de Baardwijkse Overlaat. De Overstortweg variant zou de opbouw van de Baardwijkse Overlaat waarborgen of zelfs versterken door de fietsbrug (Merrienboer, 2016).

Bewonersalternatief

De bewonersvariant zal beter scoren op het gebied van cultuurhistorie dan het GOL, omdat hier geen randweg door de Overlaat aan te pas komt. Er wordt verwacht dat het bewonersalternatief nagenoeg neutraal scoort ten opzichte van de referentie. De positieve effecten op de Spoordijk, het

herstel van Heidijk ter hoogte van de Eindstraat, monumentale bruggen van de Spoordijk en het monument de molen de 'Hertogin van Brabant' kunnen ook in de bewonersvariant bereikt worden.

5.7 Recreatie

In het MER wordt er in het kader van recreatie gekeken naar de effecten op het wandel- en fietsnetwerk van de twee varianten. In beide referentiescenario's verandert er niks aan het netwerk in het westen van de Oostelijke Langstraat.

In de GOL-variant wordt het fietsnetwerk niet functioneel aangetast. De bestaande routes blijven operabel, maar de beleving wordt verbeterd door de ecologische aanpassingen. De huidige wandelroutes in de Baardwijkse Overlaat zullen ook niet functioneel aangetast worden. De routes worden wel met elkaar verbonden en er komt een mogelijkheid om het Drongelens Kanaal over te steken waardoor extra 'ommetjes' mogelijk worden.

In het MER zijn de huidige recreatieve waarden niet goed meegenomen. Als daar wel naar gekeken wordt zal de Overstortwegvariant beter scoren dan het Heidijk alternatief. Dit omdat de Heidijk momenteel een grote recreatieve waarde heeft. De dijk fungeert als ommetje en als wandelverbinding naar Loonse en Drunense Duinen en Zeedijk/Elshoutse Wielen. Als hier een weg aangelegd wordt dan is deze verbinding minder aantrekkelijk voor wandelaars. De huidige Overstortweg bevat geen dergelijke recreatieve waarde.

Bewonersalternatief

In het bewonersalternatief blijft de Baardwijkse Overlaat vrij van nieuwe infrastructuur en wordt de recreatieve waarde niet aangetast. Daarmee scoort het bewonersalternatief positief ten opzichte van de GOL alternatieven. Zowel de bewoners als de deelnemers van het GOL zetten zich in voor de snelle fietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Dit stimuleert bewoners om de fiets te pakken voor lokale bewegingen, maar helpt ook bij het bevorderen van de recreatie.

5.8 Verkeersafwikkeling

In de referentiescenario's stijgt de mobiliteit aanzienlijk. Voor zowel de reguliere als de Plussituatie blijft de reistijdfactor² echter lager dan de grenswaarde van 1,5. De I/C-verhoudingen stijgen wel boven de 1,00 uit, wat betekent dat het verkeer vaststaat. Op het onderliggend wegennet stijgen de intensiteiten ook waardoor er extra aandachtspunten ontstaan in de doorstroming.

Het GOL-alternatief zorgt voor een afname van voertuigkilometers op de A59. Op het onderliggend wegennet stijgt het intensiteit. Dit toont aan dat het verkeer simpelweg verplaatst wordt. De toename van verkeer op de 80 km/h wegen is te verklaren door de nieuwe noordelijke weg en de Westelijke Randweg Drunen. Tot slot is in het MER te zien dat het verkeer binnen de bebouwde kom (50 km/h en 30 km/h wegen) ook stijgt. Dit is uiteraard ongewenst. Tot slot blijft de reistijdfactor onder de grenswaarde van 1,5. Deze reistijdfactoren voor de alternatieven zijn echter gemeten over het gehele traject tussen Waalwijk (aansluiting 37) en 's-Hertogenbosch/Empel van 25 kilometer en zijn daardoor niet geheel representatief voor GOL-west met een traject van circa 4 kilometer, maar geven desondanks wel een schatting.

² Een reistijdfactor van 1,5 betekent dat een reistijd die in de spits 50% langer duurt dan vrije doorstroming.

Bewonersalternatief

In de bewonersvariant wordt het bestemmingsverkeer gedwongen om de parallelrijbanen te gebruiken, aangezien deze direct aangesloten zijn aan de aansluitingen. Dit zorgt voor een lagere intensiteit op de A59 en dus een lagere reistijdfactor en I/C-verhoudingen. Ook hier zal een toename te meten zijn op de 80 km/h wegen, maar deze zijn ervoor ontworpen en liggen direct langs de A59. Door het behoud van aansluitingen zal er minder door de centra gereden worden, omdat men zonder omwegen het hoofdwegennet kan bereiken. Door een eenrichtingsverkeer in te stellen vanuit de Taxandriaweg, Groenstraat en de Laageindse Stoep wordt een betere doorstroming gewaarborgd. Hoe het verkeer in de centra precies ontwikkelt ten opzichte van het referentiescenario is momenteel onzeker vanwege het (nog) niet gemodelleerd zijn van dit alternatief.

De bewonersvariant bevat plannen om het fietsverkeer te bevorderen door een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch te realiseren. Bij invoering van dit alternatief zal de fietsroute de Verlengde Spoorlaan moeten kruisen (van Osta & Tiellemans, 2016). Uit een studie van Goudappel Coffeng (2016) is gebleken dat het aantal verkeersritten verwacht wordt te dalen met circa 6% bij het aanleggen van een dergelijk soort fietspad.

5.9 Verkeersveiligheid

In het MER is de verkeersveiligheid berekend op basis van letselschadecijfers waar voertuigkilometers zijn vermenigvuldigd met risicocijfers per wegtype. Momenteel is er op geen enkel gebied in het westen van de Oostelijke Langstraat een overschrijding van de grenswaarde omtrent verkeersveiligheidsknelpunten. In de referentiesituaties stijgt het totale letselschadecijfer als gevolg van een groter verkeersaanbod, maar het cijfer overschrijft vooralsnog de grenswaarde niet.

Ten opzichte van de referentiescenario's is er sprake van een lichte verslechtering op de 80 km/h wegen in de GOL-variant, zowel in het Heidijk als het Overstortweg alternatief. Dit is het resultaat van de nieuwe weg aan de noordzijde van de A59 en de Westelijke Randweg Drunen waar deze ontwerpsnelheid gehanteerd wordt en waar de verkeersintensiteiten hoger zullen uitvallen. Ook de verkeersintensiteiten op de 30km/h en 50km/h wegen verslechteren dermate dat daardoor de verkeersveiligheid op deze wegen per saldo een negatief effect laat zien. De risicocijfers op de hoofdweg blijven hetzelfde.

Bewonersalternatief

De stijging in ongevalrisico voor het bewonersalternatief zal, net zoals in het GOL, ook voor de parallelrijbanen gelden vanwege de stijging in verkeersaanbod. De intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zullen lager zijn vergeleken met de GOL-plannen vanwege het behoud van aansluitingen. Ten opzichte van het referentie zullen deze cijfers naar verwachting weinig veranderen. Het MER laat zien dat het opheffen van aansluitingen de hoofdweg niet perse veiliger maakt, waardoor het verantwoord blijft om deze te houden in de bewonersvariant. Wanneer de aansluitingen grotendeels behouden blijven en de parallelrijbanen gerealiseerd wordt zal de intensiteit op de snelweg dalen waardoor deze theoretisch gezien veiliger wordt.

6. Conclusie

De plannen die zijn gemaakt zijn ontworpen om te anticiperen op een groeiende verkeersstroom en de eventuele overlast die deze kan veroorzaken. Wanneer er geen beleid wordt toegepast overschrijden bepaalde aspecten hun grenswaarden en zullen gemitigeerd moeten worden. Uit het MER van het GOL is gebleken dat er in de toekomst geluidshinder kan ontstaan door het toenemende verkeer op de A59 en ophoging van de ontwerpsnelheid. Momenteel bestaat er al een hinderbeleving als gevolg van de geluidsbelasting van de hoofdweg. De verkeersafwikkeling is op een paar wegvakken al verminderd en zorgt lokaal op de A59 voor knelpunten. Dit zal in de toekomst alleen maar ernstiger worden.

Uit het MER voor GOL is gebleken dat alleen geluidbelasting en verkeersafwikkeling een probleem vormen wanneer er wordt gekeken naar een referentiesituatie 2030 als er geen GOL plannen worden geïmplementeerd. Op het gebied van geluid scoort het GOL neutraal ten opzichte van 'niks doen'. Dit is echter met mitigerende maatregelen. Zonder dergelijke maatregelen zullen er meer geluidsgevoelige locaties ontstaan en zal de overlast groter worden. Dit is het resultaat van verkeer wat verplaatst wordt van de A59 naar woonkernen.

De verkeersafwikkeling op de A59 verbetert. Dit is het gevolg van de scheiding van bestemmings- en doorgaand verkeer door middel van de parallelweg en nieuwe randweg. Op zowel de verkeersmodellen als in het MER is echter te zien dat de verkeersstroom op de 30 km/h en 50 km/h wegen binnen de bebouwde zal stijgen. Dit is te danken aan het feit dat aansluitingen worden opgeheven waardoor het verkeer door woonkernen wordt gestuurd.

Het GOL hoort tot slot de leefbaarheid van de Oostelijke Langstraat te waarborgen. Hoe de nieuwe randweg ten westen van Drunen hierin past roept vragen op. Zowel variant Heidijk als Overstortweg tasten de Baardwijkse Overlaat aan. De Heidijk wordt op dit moment gebruikt voor recreatie en biedt een wandelroute naar de Loonse en Drunense Duinen en Zeedijk/Elshoutse Wielen. Wanneer hier een randweg wordt aangelegd vervalt deze recreatieve waarde. De randweg langs de Overstortweg zorgt voor een grotere afname van kwaliteit van het landschap³. Beide alternatieven tasten dit stuk natuur aan, voornamelijk dankzij het ontwerp van het knooppunt rondom de nieuwe aansluiting 40, maar de Overstortweg variant beperkt de overlast voor omwonenden.

Bewonersvariant

De geluidshinder bij implementatie van het bewonersalternatief is in de stadskernen en woonwijken ten opzichte van de GOL plannen minder. Er wordt geen verkeer via randwegen door kernen geleid. Het geluid zal blijven domineren rond de hoofdweg zelf. Om beter te scoren dan het referentie kan er ter hoogte van Waalwijk geluidswering langs de A59 geplaatst worden.

Het belangrijkste aspect is de verkeersafwikkeling. Waar het GOL plannen bevat om aansluitingen op te heffen vanwege veiligheid, blijven deze grotendeels behouden in de bewonersvariant. Aansluitingen 38 en 39 kunnen gecombineerd worden om bedrijventerreinen en het winkelgebied in noord Waalwijk beter te ontsluiten. Door het behoud van aansluitingen hoeven er geen omwegen gemaakt te worden om op bestemming te komen. Dit verlaagt het verkeersaanbod op de 30 km/h en

³ Het achtergrondrapport Cultuurhistorie van de MER en de beleidsnotitie van Merrienboer spreken elkaar op dit punt overigens tegen.

50 km/h ten opzichte van het GOL. Door een eenrichtingsverkeer in te stellen van en naar de parallelbaan wordt de doorstroming aan de rand van de kernen bevordert en zal de parallelbaan aantrekkelijker worden. De verwachting is dat hierdoor het verkeer binnen de bebouwde kom afneemt. De I/C-verhoudingen op de A59 worden lager geschat vanwege de scheiding van bestemmings- en doorgaand verkeer middels de parallelbanen.

Tot slot scoort het bewonersalternatief fors hoger wanneer het gaat om natuur, recreatie en landschapsbehoud. Dit alternatief bevat geen plannen voor een nieuwe randweg die dwars door een cultuurhistorisch waardevol gebied (Baardwijkse Overlaat) zal lopen.

In tabel 1 zijn alle criteria op een kwalitatieve manier ten opzichte van de referentie (ontwikkeling in 2030 zonder GOL plannen) gevisualiseerd.

Tabel 1. MCA Oostelijke Langstraat

	GOL Heidijk	GOL Overstortweg	Stichting 'van GOL naar Beter'
Geluid ⁴	--	-	0
Luchtkwaliteit	0	0	0
Externe veiligheid	-	-	0
Gezondheid	0	0	+
Landschap	--	--	0
Cultuurhistorie	--	-	+
Recreatie	-	0	0
Verkeersafwikkeling A59	+	+	+
Verkeer binnen bebouwde kom	-	-	+
Verkeersveiligheid ⁵	-	-	0

Literatuur

de Boer, J. (2014). Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat: nut-noodzaakstudie A59. 's-Hertogenbosch: Arcadis.

Gemeente Heusden. (2016). *Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL)*. Geraadpleegd op 7 november 2016, van https://www.heusden.nl/Overig/Projecten/Gebiedsontwikkeling_Oostelijke_Langstraat_GOL

Bosma, A. (2015). *Bol.com bouwt eigen fulfilment center in Waalwijk voor verdere groei en innovatie*. Geraadpleegd op 7 november 2016, van <https://banen.bol.com/nieuws/bol-com-bouwt-eigen-fulfilment-center-in-waalwijk-voor-verdere-groei-en-innovatie/>

⁴ Zonder mitigerende maatregelen

⁵ 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.

GOL. (2016a). *Verkeerscijfers*. Geraadpleegd op 7 november 2016, van <https://www.oostelijkelangstraat.nl/MER++verkeersmodel/Verkeersmodel/Verkeerscijfers/default.aspx#folder=563623>

GOL. (2015). *Deelprojecten Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat*. Geraadpleegd op 9 november 2016, van <https://oostelijkelangstraat.nl/Projecten/default.aspx>

GOL. (2016b). *MER-Resultaten*. Geraadpleegd op 15 november 2016, van <https://www.oostelijkelangstraat.nl/MER++verkeersmodel/mer-resultaten/default.aspx#folder=644000>

Stichting 'van GOL naar Beter'. (2016). Beschrijving van parallel rijbanen variant.

Walraven, D. (2016). Verkeersmodel GOL Technische Rapportage. *Utrecht: NBinfraconsult*.

SWOV. (2015). Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland.

Rijnwaalpad. (2016). *De snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen*. Geraadpleegd op 9 november 2016, van <http://www.rijnwaalpad.nl/over-de-snel-fietsroute/>

Fast, T., van den Hazel, P.J., van de Weerd, D.H.J. (2012). Handboek Gezondheidseffectscreening, Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming. GGD Nederland.

Hendriksen, I., & van Gijlswijk, R. (2010). Fietsen is groen, gezond en voordelig. *Leiden: TNO*.

Dijst, M. J. (2013). Gezondheid: een belangrijk thema voor verkeer en vervoer. *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 49(1), 1-3.

van Osta, A., Tiellemans, J. (2016). Tracestudie snelfietsroute: 's-Hertogenbosch – Waalwijk. 's-Hertogenbosch: *AgriFood Capital*.

Goudappel Coffeng. (2016). Snelfietsroutes Noord Brabant: Meerwaarde voor GOL. Presentatie Overleg 27 juni 2016.

Merrienboer, H. (2016). *Beleidsnotitie cultuurhistorie Baardwijkse Overlaat*. Memo Gedeputeerde aan Provinciale Staten.