

Het betreft een nadere beoordeling en afweging van variant VGNB (variant 72A uit de NRD aangevuld met resultaten expertsessies) ten opzichte van het voorkeursalternatief GOL.

Aspect	Afweging projectteam en adviesbureau. Toelichting - In <u>deze</u> kolom leest u de afweging van het projectteam en adviesbureau mede gebaseerd op de bespreking in de expertsessie op 12 oktober van een eerdere versie van deze notitie (factsheet). - Ter wille van de leesbaarheid hebben we hierin op enkele plaatsen kleine redactionele veranderingen aangebracht, nadrukkelijk zonder de bedoeling de inhoud of betekenis van hun beschouwingen te veranderen. - Het voorkeursalternatief noemen we in deze notitie VKA-GOL.	Opmerkingen van VGNB bij de afweging van het projectteam en adviesbureaus. Toelichting - Tijdens de expertsessie op 12 oktober is een voorlopige afwegingsnotitie (factsheet) van het projectteam en adviesbureau besproken en daarop is commentaar geleverd. In <u>deze</u> kolom leest u onze opmerkingen en commentaar op de punten die in de linker kolom aan de orde zijn. - Voor een complete, integrale afweging, waarin alle thema's en aspecten alsmede doelbereik en effecten beknopt aan de orde komen, verwijzen we naar onze eigen notitie. (Enige dubbeling was helaas niet te voorkomen.) - Het alternatief van de stichting Van GOL naar Beter, bekend als variant 72 dan wel 72A in de NRD, noemen we in deze notitie variant VGNB.
Netwerkeffect	Commentaar Goudappel: Doordat er meer capaciteit wordt gecreëerd op de A59 (door aanleg parallelbanen) is er inderdaad sprake van meer verkeer via HWN wat anders via OWN zou rijden. Dit is met name voordeel voor wegen in Waalwijk. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zorgt echter wel voor een toename op wegen van een lagere orde, namelijk de Kastanjelaan-West en Statenlaan.	Het formuleren van de scope, probleemstelling en het verkennen/onderzoeken van oplossingsrichtingen moet beginnen met een integrale netwerkanalyse (inclusief effecten) die het hele wegennet, inclusief de huidige en te voorziene verkeersprestaties, in het relevante studiegebied. In het concept ontwerp PIP de bijbehorende onderzoeken vinden we dit niet terug en daarmee is een reflectie op doelbereik, kosten/baten en effecten niet goed mogelijk. Toelichting. In analyse van de problematiek, verkenning van oplossingsrichtingen, afweging en keuze van oplossingsrichtingen is het functioneren van A59 Waalwijk-Den Bosch (incl. ontwikkelingen die daarop van invloed hebben) ten onrechte vrijwel buiten beschouwing gelaten. In huidige GOL-aanpak is de problematiek op straatniveau dominant en laat functioneren van het verkeersnetwerk in de Oostelijke Langstraat als geheel grotendeels buiten beschouwing. Dit heeft grote onwenselijke gevolgen. Belangrijke aspecten van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek blijven buiten beschouwing, belangrijke oplossingsrichtingen blijven buiten beschouwing, verstreckende en niet terug te draaien ruimtelijke ingrepen worden op ondeugdelijke gronden gekozen en in het GOL-plan zien we een zeer onevenwichtige afweging van effecten, kosten en baten ontstaan. Opvallend is dat in variant VGNB meer verkeer wordt afgewikkeld op hoofddragers

			van het netwerk (de A59 en de parallelstructuur) en minder over het onderliggende wegennet, vergeleken met VKA-GOL. Variant VGNB biedt ook de mogelijkheid verdieping/verbreding tunnel Hertog Janstraat in het project te betrekken. Aanhoudende incidenten laten zien dat dit zeker geen overbodige luxe is. VKA-GOL laat de aanpak van dit knelpunt buiten beschouwing.
	Verkeers-veiligheid	Commentaar Goudappel: Het is lastig hier uitspraken over te doen zonder aanvullende berekening. De toename op de parallelbanen is gelijk aan het verkeer op de parallelwegen zoals in GOL opgenomen (Baardwijkse Overlaat). Beiden zijn namelijk 80 km/h. Het verwijderen van de verbinding door de Baardwijkse Overlaat zal een negatief effect hebben op de veiligheidscijfers in Drunen.	Op het aspect aantal voertuigkilometers als een van de indicatoren voor verkeersveiligheid lijkt de variant VGNB gunstiger dan VKA-GOL; in beginsel draagt dit bij aan de verkeersveiligheid. Als de variant leidt tot minder verkeerskilometers op onderliggend wegennet, dan zal dit mogelijk ook zijn effect hebben op de verkeersveiligheid. Door ook de functie, inrichting en rijsnelheid van de weg aan te passen aan andere weggebruikers (dan automobilisten) neemt de verkeersveiligheid toe.
	Ruimtelijke inpassing	Inpassingsissues 72A. 72A is ruimtelijk niet/nauwelijks in te passen.	Dat de bevinding dat variant 72A ruimtelijk niet/nauwelijks is in te passen herkennen wij niet als een uitkomst van de expertsessie. De conclusie van de expertsessie 'ontwerp ruimtelijke inpassing' was dat er reële mogelijkheden aanwezig lijken te zijn voor inpassing, maar dat nadere detaillering (tekenen en rekenen) nodig is om dat goed te kunnen beoordelen. Bij deze inpassing is gebruik gemaakt van een gecombineerde rotonde (ovonde) boven de rijksweg die gekoppeld is met parallelbanen aan weerszijden van de A59 en een aan de noordzijde een verbinding heeft met de kruising Hertog Janstraat/Altenaweg. (Zie de globale schets, bijgevoegd.) Of en in welke mate en lengte ook een as-verschuiving van de A59 nodig is, is op dit moment niet te beoordelen. Met de ovonde ontstaat een ruimtelijk compacte oplossing. Bij het toepassen van bepaalde ROA-eisen moet meer gedetailleerd worden bekeken wat al of niet mogelijk en nodig is. Bijvoorbeeld bij het toepassen van een obstakelvrije zone tussen hoofd- en parallelbanen. Bij variant VGNB wordt in tegenstelling tot VKA-GOL geen westelijke randweg Drunen en nieuwe aansluiting 39/40 in de Baardwijkse Overlaat aangelegd, waardoor verdere versnippering wordt hierdoor voorkomen.
1	Verkeer & vervoer	Ten opzichte van het voorkeursalternatief leidt de VGNB variant tot een toename van verkeer in de kern van Waalwijk. Het gaat om straten zoals Putstraat, Molenvlietstraat, Grotestraat, Groen van Prinstererlaan en de Teisterbantlaan.	In variant VGNB lijkt het totaal aantal autokilometers op het onderliggend wegennet kleiner dan in het VKA-GOL. De verkeersintensiteit op o.a. de Molenvlietstraat kunnen door optimalisatie van het ontwerp (verbinding Ovonde - Altenaweg) worden verminderd, maar niet

	Commentaar Goudappel: het is lastig hier uitspraken over te doen zonder aanvullende berekening. Er lijkt veelal een afname op wegen in Waalwijk die nu GOW 80km/h en 50 km/h zijn en een toename op wegen die 30 km/h zijn. Of er een verschuiving van OWN naar HWN plaatsvindt is zonder berekeningen niet te zeggen. <u>Nadere beschouwing (zie ook de bijlage Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B'; 15 september 2017).</u> <u>Positieve effecten bewonersalternatieven:</u> a. De parallelwegen zorgen voor een lokale verlichting van de A59 (de parallelwegen fungeren als alternatieve route bij congestie). De druk wordt 'goed' verdeeld tussen hoofdrijbaan en parallelbanen. b. Doordat de A59 meer 'lucht' krijgt, zorgt dit voor een lokale toename van het verkeer via de hoofdwegen (A59 en Midden-Brabantweg). Hierdoor ontstaat ontlasting van de route door Waalwijk via Prof. Kamerlingh Onnesweg – Groenewoudlaan – Akkerlaan – Drunenseweg – Overlaatweg. <u>Negatieve effecten bewonersalternatieven:</u> c. Bij congestie op de A59 is er een vergrote kans op 'sluipverkeer' via de parallelstructuur. Verkeer zou de A59 kunnen verlaten, de parallelweg afrijden en vervolgens nabij de aansluiting 38 (of 40 in tegengestelde richting) weer op de A59 invoegen. Dit zorgt voor een extra weefbeweging, welke wellicht een groter negatief effect kan hebben op de doorstroming van de A59 dan de intensiteiten zelf. d. Indien aansluiting 39 volledig wordt aangesloten op de parallelstructuur (variant 72B) ontstaan enkel lokale effecten. Met name de toename op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde is negatief voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten. e. Het realiseren van parallelwegen in combinatie met het instellen van een eenrichtingscircuit op de Laageindse Stoep en Groenstraat zorgt voor afwikkelingsknelpunten op de Laageindse Stoep. f. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de wegvakken Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat. Dit zijn belangrijke aanrijdroutes naar de nieuwe parallelbanen. Ook op de toe leidende routes hiervan ontstaan toenames, zoals op de	duidelijk is wat het effect is op andere wegen. Nader uitzoeken. De toename op de 30 km/h wegen wordt deels veroorzaakt door de functietoekenning van deze wegen in het GVVP van Waalwijk die wel past bij het VKA maar niet bij de VGNB variant. Variant VGNB betreft ook de tunnel Hertog Janstraat in het project als dit vanuit inpassing noodzakelijk blijkt. Gezien de huidige problemen (bij herhaling incidenten met te hoge vrachtwagens) is dit geen overbodige luxe. 1a en 1 b. Eens. 1c: De weefbewegingen en de daarmee gepaarde effecten vinden in het VKA GOL op andere locaties plaats o.a. bij aansluiting 39/40 in het VKA-GOL. 1d: Variant 72B kan vervallen, want biedt onvoldoende meerwaarde. 1e en 1f: Door optimalisatie kan kunnen de knelpunten 1 E en 1F mogelijk verlicht worden, maar de effecten zijn nog niet inzichtelijk gekwantificeerd en voor het gehele gebied bekeken.
--	---	---

		Groen van Prinstererlaan, Hermanslaan en Putstraat. Dit is niet gewenst voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze gebieden van Waalwijk. g. De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen.	
2	Geluid	Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt het af.	De effecten op het gebied van leefbaarheid (geluid, lucht) zijn afhankelijk van de huidige geluidbelasting, inrichting van wegen, afstand van de huizen, isolatie woningen, normen, beleving bewoners etc. De vergunbaarheid bij bestaande wegen (in oude kernen) ligt mogelijk lastiger dan in de situatie van nieuwe wegen.
3	Luchtkwaliteit	Het idee leidt, ten opzichte van het voorkeursalternatief, bij een aantal straten met bebouwing, tot een toename van de verkeersintensiteit. Bij andere straten neemt de intensiteit af. Hierbij geldt de nuance dat de bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtkwaliteit relatief beperkt is en dus het feitelijke verschil in effect tussen het idee en het voorkeursalternatief relatief klein is. De A59 is dominant in beide varianten.	De A59 is dominant. Geen onderscheid criterium.
4	(Externe) veiligheid	Niet onderscheidend omdat er wijziging plaatsvindt van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A59.	In variant VGNB kunnen de bedrijven in Waalwijk noord direct de A59 op en af i.p.v. langere routes via aansluitingen 37 en 40 (bijv. Desso en tankstations). Dit leidt tot verschillen in beleving bij bewoners. De getalsmatige waarde voor de externe veiligheid zal weinig verschil tonen.
5	Gezondheid (GES)	Zie bij geluid en lucht.	
6	Natuur	a. Bij de variant VGNB (72A) wordt minder infrastructuur aangelegd, dit is positief (minder verhard oppervlakte, etc.). b. Aandachtspunt is het effect op de passeerbaarheid van de A59 (ecologisch verbindingszone) omdat de brug in de A59 over het Drongelens kanaal wordt verbreed met parallelstroken. Hierdoor wordt de EVZ onderdoorgang langer. c. Ook het VKA-GOL is een goede groeninpassing en afscherming nodig om dieren onder de A59 door te geleiden. d. Aandachtspunt: Winterdijk bij Waalwijk is een landschappelijk waardevol element. e. Variant VGNB leidt tot lagere verkeersintensiteit op de Overlaatweg dan in VKA-GOL. Dit betekent dat de negatieve gevolgen van variant VGNB op de EVZ geringer zijn dan bij VKA-GOL	De ruimtelijke aantasting door realisatie van aansluiting Waalwijk-oost in de Baardwijkse Overlaat, zoals opgenomen in VKA-GOL, is vrijwel onherroepelijk. Immers deze aansluiting is in de toekomst niet meer in westelijke richting te verplaatsen, want de betreffende gronden daar zijn dan bestemd en uitgegeven voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Variant VGNB en VKA-GOL hebben in beide negatief effect op de passeerbaarheid van de natuurpassage onder A59. De ruimtelijke versnippering door aanleg van de aansluiting 40 in de Baardwijkse Overlaat en de verstoring die van het verkeer op deze aansluiting uitgaat op de verblijfskwaliteit rondom deze natuurpassage is bij VKA-GOL verreweg het grootst. Daarom heeft variant VGNB hier de voorkeur. Bij variant VGNB wordt (in tegenstelling tot VKA-GOL) geen westelijke randweg Drunen in de Baardwijkse Overlaat aangelegd, waardoor geen extra versnippering optreedt.
7	Landschap, recreatie,	a. Variant VGNB heeft minder negatieve effecten dan het VKA-GOL door minder nieuwe infrastructuur in het landschap.	

	cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw)	b. Variant VGNB geeft minder verlies van cultuurhistorische waarde (openheid) dan VKA-GOL. c. Bij variant VGNB is compensatie wel aan de orde omdat de huidige oost-west doorsnijding van de Baardwijkse Overlaat wordt verbreed, maar de compensatieopgave is geringer dan in het VKA-GOL. d. De aansluiting van parallelbanen op aansluiting 40 in variant VGNB heeft op de aansluiting 40 een negatieve invloed op landschap en cultuurhistorie. e. Voor landbouw geldt dat er geen nieuwe landbouwtunnel onder de A59 wordt gemaakt voor grotere landbouwvoertuigen en dus niet wordt voldaan aan de doelstelling voor landbouw.	1 d: Het bezwaar van negatieve impact van aansluiting parallelbanen in de variant VGNB op aansluiting 40 op cultuurhistorie herkennen we niet. 7 e: Het doorvoeren van herverkaveling maakt het realiseren van de landbouwtunnel overbodig. Ook in de huidige situatie is er geen landbouwkundige verbinding (meer) aanwezig.
8	Bodem en water	Niet onderscheidend.	
9	Maakbaarheid/ vergunbaarheid /inpassing	<u>Aanvulling:</u> Waarschijnlijk zal voor de nieuwe aansluiting 38/39 en de uitbuiging van de A59 naar het noorden een TB (Tracé Besluit) genomen moeten worden.	Variant VGNB is nog niet technisch uitgedetailleerd en op maakbaarheid onderzocht. Definitieve uitspraak over de benodigde procedures pas na uitwerking plan.
10	Leefomgeving		
11	Risico's	Zie bij 'Resultaat stap 2 (toetsing aan randvoorwaarden)' <u>Aanvulling:</u> De berekeningen zijn uitgevoerd voor de referentiesituatie (kaal) in 2030. Dat is de toekomstige situatie in het gebied, met daarin, naast de huidige inrichting, ook ontwikkelingen (zoals nieuwe wegen en woningbouw) waarvan op dit moment zeker is dat deze er zullen komen. Ontwikkelingen zijn zeker als er bijvoorbeeld een bestemmingsplan voor is. Van deze referentiesituatie is in de MER / PIP ook de milieusituatie berekend en hiermee zijn de effecten van GOL vergeleken. Deze referentiesituatie vormt de basis voor het programma GOL. Er is ook een referentiesituatie 'plus' waarin extra verkeer zit vanwege extra ontwikkelingen van woonwijken en bedrijventerreinen (waaronder Haven8). De bewonersalternatieven zijn niet getoetst op deze 'plus'-situatie. Dit zal de geconstateerde knelpunten op de Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat mogelijk vergroten. Ook is de doorstroming op de aansluitende wegen van/naar Haven8 een aandachtspunt in die situatie (nieuwe aansluiting Weteringweg op de nieuwe parallelbanen van de A59) omdat deze nieuwe parallelwegen in de referentie kaal al geheel gebruikt worden. Ook zal de nieuwe parallelbaan zelf een hogere I/C-waarde krijgen met mogelijke afwikkelingsknelpunten tot gevolg.	Het aspect tijd verdient aandacht in de effectbeoordeling. Technische ontwikkelingen die sterk bijdragen aan het stiller en schoner van het wegverkeer en de weg verdienen meegenomen te worden effectbeoordeling in de tijd. (binnen nu en 10-15 jaar is de autonoom rijdende elektrische auto bijv. de norm) Planologische effecten hebben een langere tijdconstante. (een planologische keuze is voor vele decennia leidend) Het verdient aanbeveling dit verschil mee te nemen als het aankomt op een belangenafweging. Zowel het VKA-GOL als variant VGNB moeten voldoen aan de nut & noodzaakstudie van het Rijk. Bij een optimalisatie van de variant kan het risico dat er knelpunten ontstaan in de benoemde straten in de plussituatie verminderen. Het effect op andere straten is niet bekend.

		Openstaande vraag aan Goudappel: Wat betekent het voor het functioneren van aansluiting 40 in de referentie plus? (afwikkeling A59)	
12	Kosten	a. Het idee kost meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief. b. Dit komt met name door twee nieuwe tunnels onder de A59 (in Waalwijk en een landbouwtunnel in de Baardwijkse Overlaat), de lengte van de parallelwegen langs de A59 en de twee nieuwe/aangepaste aansluitingen (38/39 en 40). c. Conform de gebruikte methode voor de afweging van ingediende ideeën valt het idee daarom af op deze randvoorwaarde. <u>Aanvulling</u> Met de Stichting van gol naar beter en met Rijkswaterstaat is de variant nader beschouwd. Dit resulteert in de volgende consequenties voor het ontwerp en de kostenraming: d. De A59 moet in de variant naar het noorden worden opgeschoven. e. Tankstation Total moet worden geamoveerd (afhankelijk van de optimalisatie). f. Het kunstwerk over het Drongelens kanaal moet worden verbreed. g. De tunnelbak ter hoogte van aansluiting 38 moet worden gereconstrueerd. h. Er wordt geen landbouwtunnel gerealiseerd (kostenbesparing). i. Bij de optimalisatie wordt een rotonde (ovonde) boven de snelweg gerealiseerd. j. k. Besparingen: randweg Drunen vervalt Conclusie: de varianten 72A en 72B kosten meer dan 7,5 miljoen meer dan het voorkeursalternatief GOL.	12a: Een volledig overzicht van alle meer én minder kosten ontbreekt nog, een uitspraak over de hoogte van de meerkosten kan nog niet gedaan worden. 12b: In het VGNB alternatief is géén sprake van twee nieuwe tunnels. De landbouwverbinding in de Baardwijkse Overlaat is geen onderdeel van de variant (deze vervalt). De tunnel in Waalwijk (Hertog Jan straat) blijft in de oorspronkelijke Variant 72a ongemoeid. Uit de inpassingssessie is gebleken dat deze mogelijk aangepast moet worden. Dit biedt dan ook andere voordelen (baten) die het VKA niet heeft. 12 e: In de VKA GOL variant zal een schadevergoeding voor Total aan de orde zijn die bij het VGNB alternatief niet aan de orde is. Uit de inpassingssessie is gebleken dat het tankstation mogelijk behouden kan blijven. 12 g: Zie opmerking bij punt 12 b; een definitieve uitspraak is pas mogelijk als inpassing is uitgewerkt. Een volledig overzicht van kosten en baten ontbreekt.
13	Mitigeerbaarheid	Niet onderscheidend in dit stadium.	