

Van: vangolnaarbeter@gmail.com <vangolnaarbeter@gmail.com>

Verzonden: dinsdag 26 juni 2018 9:58

Aan: STATENGRIFFIE <STATENGRIFFIE@brabant.nl>

Onderwerp: HW FW: tijdlijn en Q&A GOL en bewonersvariant VGNB ten behoeve besluit 29 juni GOL

Beste Griffie

Wilt u deze informatie doen te komen aan de statenleden ter voorbereiding besluit GOL op 29 juni 2018

Graag even een bevestiging

Dank hier voor

Met vriendelijke groet,

Stichting

van GOL naar Beter

Ed van Uijen

Voorzitter

Tijdslijn ontwikkeling en besluitvorming PIP VKA GOL en het alternatief 'Verbeterde variant 72' (versie 25 juni 2018)

2015	NRD	In de NRD GOL noemt de initiatiefnemer als belangrijkste knelpunten: slechte doorstroming A59 (onrustig verkeersbeeld door veel op- en afritten, toenemende verkeersdruk door toename van woningen en bedrijventerreinen, ontstaan sluipverkeer door de kernen, verslechtering luchtkwaliteit), verkeersonveiligheid (doorgaand regionaal verkeer zoekt een weg door de kernen, onrustig verkeersbeeld op de A59), A59 als barrière voor natuurgebieden, recreatie en landbouwverkeer. Als antwoord daarop presenteert de provincie een programma met maatregelen: verbeteren dan wel opheffen van aansluitingen (38 t/m 45), vervolmaking parallelstructuur A59, ecologische verbinding bij Drongelens Kanaal, natuurinrichting en ecotunnel tussen Vlijmen en Den Bosch, afronden fietsverbinding oost-west en noord-zuid, herverkaveling landbouwgronden. Stichting van GOL naar Beter (SvGnB) dient een zienswijze in met alternatieven/varianten. De provincie heeft een bundel met factsheets gemaakt waarop alle ingediende voorstellen middels een schets en toelichting zijn weergegeven inclusief een beoordeling. Het bewonersalternatief van SvGnB krijgt nummer 72 en sindsdien wordt over variant 72 gesproken.
2017	Concept ontwerp PIP GOL (Inpassingsplan GOL 22-03-2017)	Provincie publiceert Concept ontwerp PIP GOL incl. MER en Achtergrondrapporten. Daarin is een voorkeursalternatief (VKA) uitgewerkt. Het bewonersalternatief Verbeterde variant 72 (een verbeterde versie van variant 72) wordt door de provincie terzijde gelegd als veel te duur en omdat een aantal straten in de oude kern van Waalwijk een te hoge verkeersbelasting zouden krijgen (Zie de Notitie Inhoudelijke beoordeling tbv gesprek met SvGnB 21 maart 2017, PNB)
2017	Expertsessies in sept en okt 2017	Op 18 september en 12 oktober vinden expertsessies plaats georganiseerd door provincie, SvGnB en BMF. Aan de orde komen verkeerskundige en andere aspecten van variant 72 en het VKA. Gesproken wordt o.a. over de Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B van adviesbureau GoudappelCoffeng (15-09-2017). Er worden vergelijkingstabellen opgesteld en de schets die de provincie van variant 72 heeft gemaakt wordt in de sessie op 12 oktober op essentiële onderdelen aangepast.
2017	Ontwerp PIP GOL	In november publiceert de provincie het Ontwerp PIP GOL incl. MER en Achtergrondrapporten en werkt daarin haar VKA uit en verwerpt wederom de Verbeterde variant 72).
2018	Zienswijze SvGnB op Ontwerp PIP GOL	SvGnB dient een zienswijze in. Daarin levert ze kritiek op het VKA en verzoekt de Verbeterde variant 72 op een gelijkwaardige manier als het VKA uit te werken en te vergelijken met het VKA. Ze verzoekt daarbij alle kosten en baten te betrekken. (Bron: zienswijze SvGnB d.d. 14-12-2017. Daarin is opgenomen de schets van de Verbeterde variant 72 en die schets is als <u>bijlage 1</u> bij deze tijdslijn en Q&A gevoegd.)
2018	SvGnB vraagt inzage kostenramingen	Een schriftelijk verzoek van SvGnB aan Gedeputeerde Van Merrienboer om inzage in de kostenramingen werd niet gehonoreerd; vervolgens is een officieel WOB verzoek ingediend op 4 december 2017.
2018	SvGnB bespreekt bevindingen met Gedeputeerde E. van Merrienboer	Vertrouwelijke inzage vindt plaats op 2 maart. SvGnB meent dat de getoonde kostenraming niet haar Verbeterde variant betreft en neemt contact op met de Gedeputeerde. In het gesprek, op 12 maart, dringt SvGnB aan op het maken van een kosten en baten analyse en vergelijking met het VKA, gebaseerd op de uitwerking van haar Verbeterde variant inclusief de optimalisaties die in de werksessie op 12 oktober 2017 zijn gemaakt. SvGnB heeft een schriftelijke terugblik op het gesprek aan de Gedeputeerde voorgelegd en daarin haar verzoek herhaald.
2018	Provincie publiceert	Op 22 mei publiceert GS haar statenvoorstel en ontwerpbesluit PIP GOL met bijlagen.

Statenvoorstel
met Toelichting
en bijlagen (mei)

2018	SvGnB presenteert kostenraming Verbeterde variant 72	Op 1 juni vindt plaats de presentatie en overhandiging door SvGnB aan PS en Gedeputeerde E. van Merrienboer van het rapport Raming GOL Verbeterde variant 72a, Ingenieursbureau gemeente Rotterdam, 30 mei 2018. Daarin is opgenomen de ontwerpschets die het ingenieursbureau heeft gemaakt van de Verbeterde variant 72 ten behoeve van de kostenraming. (Deze ontwerpschets is als <u>bijlage 2</u> bij deze tijdlijn en Q&A gevoegd.)
2018	Rapportage Auditcommissie	Op 12 juni presenteert de Auditcommissie haar rapport Audit ramingenproces GOL.
2018	Memo Gedeputeerde in reactie op rapport Raming GOL Verbeterde variant 72a	Op 12 juni reageert de Gedeputeerde in een memo op het rapport Raming GOL Verbeterde variant 72.
2018	Reactie Ingenieursbureau gemeente Rotterdam op memo gedeputeerde	Het Ingenieursbureau geeft op 13 juni een schriftelijke reactie op het memo van de Gedeputeerde inzake de vergelijking VKA PIP GOL en Verbeterde variant 72, de verkeersdruk in de kernen en de randvoorwaarden van het rijk. (De reactie van het ingenieursbureau is als <u>bijlage 3</u> bij deze tijdlijn en Q&A gevoegd.)

	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	VERBETEREDE VARIANT 72	Wat houdt de Verbeterde variant 72 in?	De Verbeterde variant 72 houdt het volgende in: - de nieuwe aansluiting 39/40 op A59 en nieuwe wegen door de Baardwijkse Overlaat zoals opgenomen in het Ontwerp PIP GOL-West vervalt. - In plaats daarvan is de Verbeterde variant 72 ontwikkeld die bestaat uit een aansluiting Waalwijk-Oost met ovotonde ontwikkeld inclusief de ingetekende aansluitingen (blauwe lijnen) op lokale wegennet. De globale schets van de Verbeterde variant 72 is opgenomen in bijlage bij hoofdstuk 5.2.9 van de zienswijze van SvGnB op het Ontwerp PIP GOL-West. (De schets van zoals opgenomen in de zienswijze van SvGnB van de Verbeterde variant 72 zit als <u>bijlage 1</u> bij deze Q&A.) In het rapport van het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam is deze schets van SvGnB op verzoek van SvGnB verder uitgewerkt en voorzien van een kostenraming. Daarbij bleek een nieuwe directe verbinding tussen ovotonde en Molenvlietstraat niet noodzakelijk en is daarom als optie aangegeven. (De ontwerpschets van het ingenieursbureau zit als <u>bijlage 2</u> bij deze Q&A.)
2		Hoe en wanneer is deze Verbeterde variant 72 ingediend?	De Stichting van GOL naar Beter (SvGnB) heeft op 14-12-2017 een omvangrijke zienswijze op het Ontwerp PIP GOL-West en Oost ingediend. Daarin is, naast uitgebreide kritiek op het Ontwerp PIP GOL Oost en West, ook de ontstaansgeschiedenis en de inhoud van de Verbeterde variant 72 beschreven. (Zie met name paragraaf 5.2 'Variant PIP-west: alternatieve aansluiting Waalwijk/Drunen' en schets in bijlage 5.2.9). In de zienswijze (op pag. 37) wordt nadrukkelijk verzocht de verbeterde variant 72 verder uit te werken en een gedegen en inzichtelijke beoordeling, vergelijking en afweging te maken en daarbij alle kosten en baten te betrekken.
3		Wat zijn de pluspunten (en minpunten) van de Verbeterde variant 72 t.o.v. het VKA?	Zie antwoord op vraag 6. SvGnB heeft in haar zienswijze een tabel opgenomen met een uitgebreidere vergelijking. (Zie de bijlage bij hoofdstuk 5.2.3 van zienswijze van SvGnB 'Beknopte vergelijking van variant VGNB en variant VKA-GOL')
4	VOORKEURS- ALTERNATIEF (VKA) GOL	Wat zijn de belangrijkste minpunten (en pluspunten) van het VKA?	Zie het antwoord op vraag 6. (Voor een uitgebreidere vergelijking zie de bijlage bij hoofdstuk 5.2.3 van zienswijze van SvGnB 'Beknopte vergelijking van variant VGNB en variant VKA-GOL'.)
5	AFWIJZING VERBETERDE VARIANT 72	Met welke argumenten wijst de provincie de Verbeterde variant 72 af?	De provincie heeft bij herhaling, in de beantwoording van zienswijzen op de Ontwerp NRD (2015), in het Voorontwerp PIP (2017), bij de terinzagelegging van het Ontwerp PIP (2017) en in de beantwoording van de zienswijzen op het Ontwerp PIP GOL (2018) variant 72 en de Verbeterde variant 72 afgewezen.

In eerste instantie met als hoofdargumenten dat variant 72 veel te duur zou zijn en omdat de oude kernen van Waalwijk en Drunen onvoldoende van verkeer worden ontlast. Als derde argument is daar in het najaar van 2017 aan toegevoegd dat variant 72 dan wel de Verbeterde variant 72 niet uitvoerbaar zijn op zo'n manier dat aan ontwerpeisen die RWS stelt kan worden voldaan, te weten de ROA normen. De provincie meent dat de Verbeterde variant 72 onvoldoende oplossend vermogen heeft.

6

En wat is het antwoord van SvGnB daarop?

SvGnB is mede op basis van de resultaten van de expertsessies (sept en okt 2017), de Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B van adviesbureau GoudappelCoffeng (15-09-2017), de uitwerking en kostenraming van het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam (30 mei 2018) er van overtuigd dat de Verbeterde variant 72 beter of gelijk scoort in vergelijking met het VKA dat in het PIP GOL is uitgewerkt. De belangrijkste pluspunten op een rij:

- bij de Verbeterde variant 72 wordt de verkeersbelasting in zijn totaliteit in de kernen verminderd,
- komt er minder sluipverkeer door de kernen,
- komt er minder vrachtverkeer door de kern van Waalwijk en
- worden de bedrijfsterreinen Waalwijk-noord beter ontsloten (met als gevolg minder omrijkilometers!),
- leidt er toe dat lokaal verkeer niet/minder op de A59 komt maar op de parallelstroken gebruikt en dit verbetert de doorstroming en verkeersveiligheid op de A59 (reistijdwinst!)
- de Verbeterde variant 72 impliceert dat het tracedeel A59 tussen de Hertog Janstraat (tunnel) en het Drongelenskanaal op het niveau van de ROA normen wordt gebracht. (Grote delen van de huidige A59 voldoen daar niet aan. Het PIP GOL verandert daar niets aan.)
- de kosten voor realisatie van de Verbeterde variant 72 zijn vergelijkbaar met die voor het VKA,
- zijn de kosten die de gemeenten moeten maken voor aanvullende maatregelen naar alle waarschijnlijkheid lager,
- op behoud van natuur- en landschapswaarden scoort de Verbeterde variant 72 veel beter en vraagt dus veel minder compensatie voor aantasting en vernietiging van natuur en landschapswaarden, want:
 - o er komt geen grootschalige verkeersinfrastructuur in de Baardwijkse Overlaat (een nieuwe aansluiting op de A59 en randweg Drunen)
 - o op de huidige Overlaatweg komt minder autoverkeer dan in het VKA van de provincie. De snelheid en verkeersintensiteiten blijven lager. Hierdoor vermindert de barrierewerking voor wild dat in deze migratiezone de weg wil oversteken en daardoor neemt ook de verkeersveiligheid toe.

7	KOSTENRAMING	Wat zijn de bevindingen van SvGnB uit de inzage van de kostenraming van de Verbeterde variant 72 en wat is daarvan gedeeld met de Gedeputeerde?	Op 2 maart 2018 (enkele maanden na daartoe een verzoek te hebben ingediend) kreeg SvGnB vertrouwelijk inzage in de provinciale kostenraming van haar variant, ontdaan van bedragen. <u>SvGnB herkende in wat haar werd getoond niet de uitwerking van de door haar ingediende Verbeterde variant 72.</u> SvGnB heeft hierover een gesprek met de Gedeputeerde gevraagd en dat heeft op 13 maart 2018 plaatsgevonden. SvGnB heeft in dat gesprek verzocht alsnog een goede inzichtelijke uitwerking, kostenraming en vergelijking te maken voor alle aspecten van de Verbeterde variant 72 en het VKA uit het PIP GOL. De Gedeputeerde zei daarop in de beantwoording van de zienswijzen terug te komen. SvGnB heeft geen inzage gekregen in de kostenraming van het VKA zoals uitgewerkt in het PIP GOL. Uit het rapport van de Auditcommissie blijkt dat de provincie kort daarna een nieuwe kostenraming heeft gemaakt; deze is tot nu toe niet gedeeld met SvGnB.
8		Waarom heeft SvGnB het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam een kostenraming van de Verbeterde variant 72 laten maken?	Zoals in het antwoord op vraag 7 aangegeven herkende SvGnB haar variant niet in de kostenraming die de provincie op 2 maart 2018 aan SvGnB ter inzage gaf. De inschatting van de kosten voor de variant van SvGnB was echter vanaf het begin (en naar we nu weten) tot het eind een hoofdargument om de variant van SvGnB af te wijzen. Uit consultatie van experts was SvGnB gebleken dat optimalisaties mogelijk waren en waarschijnlijk tot een voor GOL acceptabel kostenplaatje zouden kunnen leiden. Daarop hebben op voorspraak van SvGnB een aantal omwonenden gezamenlijk aan het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam gevraagd een kostenraming op te stellen van de Verbeterde variant 72.
9		Wat zijn de belangrijkste conclusies van het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam?	- De kosten voor realisatie van de Verbeterde variant 72 wijken nauwelijks af van die voor het VKA in het PIP GOL. - De Verbeterde variant 72 voldoet aan de ROA normen. - Verder merkt het Ingenieursbureau op dat de benadering van SvGnB zoals die naar voren komt in haar variant een zinvolle benadering is. Als je die benadering doortrekt valt te overwegen om over grotere afstand langs de A59 een parallelstroken aan te leggen en het aantal directe aansluitingen op de A59 verder te verminderen en te vervangen door aansluitingen op de parallelstructuur. Daarmee neemt de verkeersveiligheid en doorstroming op de A59 naar verwachting verder toe.
10	MKBA	Waarom vraagt SvGnB om een MKBA (maatschappelijke kosten-baten analyse)?	SvGnB verwacht dat in een goede maatschappelijke kosten/batenanalyse naast de kosten ook alle baten van beide alternatieven worden betrokken, inclusief de baten die moeilijk in euros zijn uit te drukken. De Verbeterde variant 72 is naar verwachting niet alleen onderscheidend op de harde baten als reistijd en verkeersveiligheid, maar ook op zogenaamde 'zachte waarden' als natuur en landschap. Op de kwaliteit van het leefmilieu doet de Verbeterde variant niet onder het VKA in het PIP GOL, mede omdat het sluipverkeersroutes door de kernen effectiever wordt voorkomen.
11	AUDITCOMMISSIE	Wat vindt SvGnB van de conclusies in het rapport van de Auditcommissie?	In de maanden voorafgaand aan het vaststellen van het statenvoorstel van GS aan PS over het PIP GOL (oktober 2017 – mei 2018) heeft de provincie geen goede uitwerking, beoordeling en raming van en vergelijking tussen de Verbeterde variant 72 en het VKA in PIP GOL gemaakt. De

besluitvorming in deze periode over de door SvGnB ingebrachte en geoptimaliseerde variant (die als Verbeterde variant 72 in de zienswijze van SvGnB is opgenomen) is gebaseerd op onjuiste interpretaties. De Auditcommissie toont dit aan en stelt dat de uitwerking/interpretatie van variant 72 op ten minste een essentieel punt afwijkt van de Verbeterde variant 72 die door SvGnB is ingediend in haar zienswijze. De Auditcommissie laat ook zien dat op belangrijke fasen in het proces (zoals tussen okt 2017 en mei 2018) de communicatie richting SvGnB tekort schoot. SvGnB betreurt deze gang van zaken ten zeerste, mede omdat ze steeds heeft benadrukt gezamenlijk aan tafel te willen om een gezamenlijke uitwerking van de variant op papier te zetten. Zie verder de reactie van SvGnB zoals opgenomen in het eindrapport van de Auditcommissie gedateerd 12-6-2018.

12	UITSTEL BESLUITVORMING PS	SvGnB bepleit uitstel van besluitvorming door PS. Waarom?	SvGnB ziet graag dat een goede inzichtelijke vergelijking op alle relevante aspecten van beide alternatieven wordt opgesteld, zodat op basis daarvan de politieke organen een transparante afweging kunnen maken. Naar de mening van SvGnB is een dergelijke vergelijking op dit moment niet beschikbaar en ook niet te maken. Want ondanks de vele honderden pagina's GOL documenten waarin het VKA is uitgewerkt, ontbreekt ten onrechte een complete en goede uitwerking van de Verbeterde variant 72 en de vergelijking daarvan met het VKA (PIP GOL) op alle relevante doelen en aspecten, inclusief kosten en baten van het hele project, inclusief de aanvullende kosten die de gemeenten moeten maken.
13	MAXIMUMSNELHEID A59	De provincie stelt dat de Verbeterde variant 72 o.a. niet uitvoerbaar is omdat daardoor de maximumsnelheid op de A59 wordt beperkt. Dit is voor RWS niet aanvaardbaar stelt de provincie. Welke aanpassingen van de A59 bij uitvoering van de verbeterde variant 72 leiden tot beperking van de maximumsnelheid op de A59, volgens de provincie?	Weten we niet. We hebben hierover navraag gedaan bij de provincie. Waarschijnlijk berust deze stelling van de provincie op verkeerde interpretatie van voorstellen van SvGnB. We komen hierop terug zo gauw er meer duidelijkheid is. We weten wel dat de huidige A59 op veel plaatsen niet voldoet aan de ROA normen (zie bijvoorbeeld het ontbreken van doorlopende vluchtstroken en redresseerstroken met de voorgeschreven breedte). En we weten dat het voorstel van SvGnB doet meer voor de verkeersveiligheid en doorstroming op de A59 dan het plan van de provincie. Immers de Verbeterde variant van SvGnB zorgt er voor dat de A59 tussen de Hertog Janstraat (tunnel) en het Drongelenskanaal wel aan de ROA normen gaat voldoen. Slechte en onvolledige op- en afritten worden verwijderd, lokaal verkeer blijft op de parallelstrook en de nieuwe aansluiting wordt volgens de ROA normen vormgegeven.
14	WAT VINDT RIJKSWATERSTAAT VAN DE VERBETERDE VARIANT 72?	Op welke gronden zou Rijkswaterstaat (als wegbeheerder) mogelijk bezwaar kunnen hebben tegen realisatie van de verbeterde variant 72?	Volgens SvGnB en het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam zijn daar geen gronden voor. Zie ook de notitie (13-6-2018) van het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam waarin ze reageren op de memo (12-6-2018) over dit onderwerp van Gedeputeerde Van Merrienboer aan PS. (De notitie van het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam op het memo van de gedeputeerde zit als bijlage 3 bij deze Q&A.)
15		Om welke redenen zou Rijkswaterstaat mogelijk een	Om meerdere redenen:

voorkeur kunnen hebben voor de Verbeterde variant 72?

- betere doorstroming op de A59, minder aansluitingen en minder weefbewegingen, minder verkeer op de aansluitingen want regionaal verkeer kan op de parallelwegen blijven, meer verkeersveiligheid,
- regio betaalt deze aanpassingen waarvan ook het rijkswegennet van meeprofiteert,
- RWS werkt mee aan een oplossing die daadwerkelijk bijdraagt aan verduurzaming van bereikbaarheid en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Waalwijk en Drunen, een goede lokale en regionale verkeersafwikkeling (voor bedrijventerreinen Waalwijk Noord en de woonwijken Waalwijk en Drunen) en maximaal behoud van natuur en landschapswaarden (Baardwijske Overlaet).

16	VERGELIJKINGSTABEL VKA-VERBETERDE VARIANT 72	Is er door de provincie een vergelijkingstabel opgesteld en beschikbaar gesteld aan PS en andere betrokkenen, waarin het VKA en de Verbeterde variant 72 op een heldere/inzichtelijke manier met elkaar worden vergeleken op <u>alle</u> relevante aspecten?	Voor zover bekend niet.
17	VERKEERSAFWIKKELING IN WAALWIJK EN DRUNEN EN EFFECTEN OP LEEFMILIEU	Wat zijn de voordelen en nadelen van de verkeersafwikkeling in Waalwijk en in Drunen als de Verbeterde variant 72 wordt gerealiseerd?	Wat SvGnB betreft is grondig onderzoek naar de te verwachten verkeersintensiteiten in de kernen Waalwijk en Drunen, waarbij ook het VKA en de Verbeterde variant 72 worden vergeleken, dringend gewenst, alvorens over definitief over de GOL plannen wordt besloten. Dit onderzoek heeft tot op heden niet plaatsgevonden. SvGnB heeft goede redenen om aan te nemen dat na realisatie van het huidige GOL plan de stagnatie van het verkeer op de A59 in de spitsuren zal leiden tot aanzienlijke toename van sluipverkeer door de kernen van Waalwijk en Drunen. De Verbeterde variant 72 daarentegen verbetert de doorstroming op hoofdverbindingen (A59, parallelstroken en nieuwe ontsluiting van bedrijfsterreinen Waalwijk Noord) en maakt het mogelijk sluipverkeer door de kernen te voorkomen met deze en andere lokale verkeersmaatregelen. (SvGnB heeft in haar zienswijze een tabel opgenomen met een uitgebreidere vergelijking. (Zie de bijlage bij hoofdstuk 5.2.3 van zienswijze van SvGnB 'Beknopte vergelijking van variant VGNB en variant VKA-GOL')
18	WAT VINDEN DE GEMEENTERADEN EN COLLEGES VAN B&W	Hoe denken de gemeenteraden en Colleges van B&W in Waalwijk en Drunen (Heusden) over het VKA en de Verbeterde variant 72? Welke besluiten hebben zij hierover genomen en wanneer?	In 2017 stemde de gemeenteraad van Heusden in meerderheid in het Ontwerp PIP GOL, tegen stemden de lokale partij Heusden Transparant en het CDA. Zij willen een goede vergelijking tussen VKA en de bewonersvariant en willen de Baardwijske Overlaet behouden voor natuur en vrijwaren van nieuw asfalt. Op 13 juni 2018 heeft de gemeenteraad Heusden gesproken over de reactie van de provincie op de ingediende zienswijzen en het statenvoorstel. Een voorstel met het verzoek statenbesluit uit te stellen werd gesteund door het CDA, D66, GroenLinks en Heusden Transparant maar haalde geen raadsmeerderheid. CDA, D66, GroenLinks en Heusden Transparant hebben zich in een brief tot de leden van Provinciale Staten gewend. De gemeenteraad van Waalwijk ging in 2017 akkoord met het Ontwerp PIP GOL.

19	AANPASSING LOKALE WEGENNET EN VERKEERSCIRCULATIE	De betrokken gemeenten moeten zelf hun lokale wegennetwerk en de verkeerscirculatie aanpassen en aansluiten op de nieuwe aansluitingen en parallelstroken in het VKA GOL dan wel de Verbeterde variant 72. Beschikken de gemeenten en de provincie over een overzicht van de benodigde aanpassingen en de kosten die de lokale overheden moeten maken bij realisatie van het VKA GOL dan wel de Verbeterde variant 72?	Voor zover bekend niet. Mogelijk zijn er wel globale ramingen gemaakt. Daar komt bij dat een aantal noodzakelijke lokale aanpassingen buiten het plangebied GOL vallen en daarom niet in de begroting van het GOL zijn opgenomen, dan wel aan het GOL plan zijn gekoppeld. Ten onrechte. SvGnB vindt het pakket noodzakelijke lokale maatregelen die voortvloeien uit het GOL plan beter moet worden uitgewerkt, zowel voor het VKA als de Verbeterde variant 72. SvGnB verwacht dat de kosten voor noodzakelijke aanpassingen van het lokale wegennet bij haar variant lager uitvallen dan voor het VKA. Ook de kosten voor compenserende maatregelen zullen lager blijken te zijn.
20		SvGnB verwacht dat deze kosten voor de lokale overheden aanmerkelijk lager zijn dan bij het VKA GOL. Waarop baseert SvGnB deze verwachting?	In de Verbeterde variant 72 zijn minder aanpassingen van het lokale wegennet nodig en ook minder compenserende maatregelen. Het vrachtverkeer wordt directer naar de bedrijventerreinen Waalwijk-Noord geleid en hoeft niet eerst de kern van Waalwijk in; dit scheelt in de kosten voor uitvoering van de aanpassingen en het onderhoud van het wegennet. In de Baardwijkse Overlaat hoeven ook nauwelijks of geen maatregelen te worden genomen.
21	ONTSLUITING WAALWIJKSE BEDRIJVENTERREINEN	De ontsluiting van de zeer omvangrijke Waalwijkse bedrijventerreinen ten noorden van de A59 in de Verbeterde variant 72 nogal van de ontsluiting volgens het VKA GOL. Wat zijn de belangrijkste verschillen en effecten voor het vrachtverkeer en het leefmilieu?	In de Verbeterde variant 72 zijn de aansluitingen met de A59 directer, korter en efficiënter waardoor minder wordt omgereden dan bij het VKA in het PIP GOL. In de Verbeterde variant 72 rijdt vrachtverkeer veel minder over wegen met gemengd verkeer (waaronder langzaam verkeer) en kruist minder wegen. Hierdoor wordt bijvoorbeeld de route tussen Bol.com en de A59 wordt korter en verkeersveiliger. De provincie heeft dit tot nu toe niet onderzocht omdat men meent dat dit buiten het plangebied valt. Het plangebied is gewoon te beperkt vastgesteld, stelt SvGnB.
22	NATUUR EN LANDSCHAP	SvGnB vindt dat de Verbeterde variant 72 heel veel gunstiger is voor behoud en versterking van natuurwaarden en het landschap, met name voor de Baardwijkse Overlaat (het opengebied tussen Waalwijk en Drunen). Waarom is dat het geval?	Met de Verbeterde variant 72 wordt voorkomen dat grootschalige infrastructuur in de vorm van een volledige aansluiting met op- en afritten op de A59 in de Baardwijkse Overlaat moet worden aangelegd. Ook de aanleg van een westelijke randweg Drunen en intensivering van het autoverkeer op de Overlaatweg in de Baardwijkse Overlaat wordt voorkomen. De Baardwijkse Overlaat is de belangrijke landschapsecologische zone tussen het Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen en de rivierengebied. Bij de Verbeterde variant 72 komt er alleen aan beide zijden een parallelstrook die strak wordt gebundeld met de snelweg. De uitstraling van geluid van het verkeer zal hierdoor ook veel minder zijn dan van het verkeer dat gebruik gaat maken van een nieuwe aansluiting en de nieuwe randweg.

23		Wat is de betekenis en de potentie van de Baardwijkse Overlaat voor natuur en landschap?	Bij realisatie van de Verbeterde variant 72 blijven er veel mogelijkheden open om tegen veel lagere kosten de landschappelijke, ecologische en recreatieve potenties van de Baardwijske Overlaat te ontwikkelen. Ook kan hierdoor ruimte ontstaan voor natuur inclusieve vormen van landbouw in de Baardwijkse Overlaat.
24	GOL EN CULTUURHISORIE	Wat betekent het GOL plan voor de cultuurhistorische elementen in de Baardwijkse Overlaat?	In de Baardwijkse Overlaat bevinden zich belangrijke cultuurhistorische elementen zoals de Spoordijk en de Langstaat bruggen. Het VKA PIP leidt tot gedeeltelijke aantasting daarvan en dat noodzaakt tot compensatie die in de miljoenen euro's loopt. De Verbeterde variant 72 laat deze waarden onaangetast.
25	WAT SCHIETEN WE OP MET DE HUIDIGE GOL PLANNEN?	Gedeputeerde Van Merrienboer schrijft het volgende in zijn memo (van 12 juni 2018) op pagina 2: "Op basis van verkeersmodel GOL en de vergaarde kennis in het onderzoeken van de varianten in het voortraject, kunnen wij op voorhand aantoonbaar vaststellen dat dit optimaliseringsvoorstel (van SvGnB) leidt tot diverse sluiproutes door Waalwijk en Drunen. Het gegeven dat de gereconstrueerde aansluitingen 37 (N261) en 42 (Ei van Drunen) nu al steeds drukker worden in de spits, wat leidt tot congestie, onderschrijft een noodzakelijke aansluiting 40 voor Waalwijk en Drunen (tussen aansluiting 37 en aansluiting 42)." Hoe beoordeelt SvGnB deze bevindingen van Gedeputeerde Van Merrienboer?	We kunnen op dit punt elkaar de hand geven! Immers ook SvGnB maakt een dergelijke analyse. Juist daarom en vanwege de dreigende aantasting van de Baardwijkse Overlaat komen we in actie! SvGnB verbaast zich er over dat ondanks deze bevindingen de Gedeputeerde nalaat een grondige analyse te maken van en onderzoek te doen naar de oorzaken en effecten van de nu al optredende congestie die het samenhangt met maatregelen die de provincie in de afgelopen jaren in het kader van het GOL project zelf heeft genomen. Moet SvGnB er nu plotsklaps op vertrouwen dat de onvolledige analyses en positieve verwachtingen van de provincie omtrent het oplossend vermogen van de resterende onderdelen van het GOL plan wel zullen werken zoals beoogd? Uit de analyses van zijn VKA zoals opgenomen in het PIP GOL blijkt dat niet. De analyse en benadering die SvGnB kiest en die is bekeken en uitgewerkt door zowel bureau Goudappel Coffeng en het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam bevestigen dit. Het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam adviseert zelfs de benadering van SvGnB verder door te ontwikkelen om de best mogelijke verdeling van verkeer, verbetering van doorstroming van verkeersveiligheid te komen, binnen de beperking die het rijk stelt namelijk geen zicht bestaat op uitbreiding van de capaciteit van de A59 zelf. Wellicht kunnen Provinciale Staten het College van Gedeputeerde Staten en in het bijzonder Gedeputeerde Van Merrienboer verleiden het gesprek hierover te heropenen, alvorens nieuwe, onvoldoende zorgvuldig voorbereide beslissingen te nemen, die voortbouwen om een tot nu toe kennelijk in beton gegoten, maar weinig effectief gebleken benadering. SvGnB en het Ingenieursbureau van de gemeente hebben daarvoor een gedegen voorzet geleverd.

Bijlagen bij de tijdlijn en Q&A

1. Schets Verbeterde variant 72 uit de zienswijze van SvGnB op het Ontwerp PIP GOL dd. 14-12-1952

2. Ontwerpschets Verbeterde variant 72 gemaakt door het Ingenieursbureau van de Gemeente Rotterdam, opgenomen in het rapport Raming GOL Verbeterde variant 72A, Ingenieursbureau gemeente Rotterdam, 30 mei 2018
3. Reactie Ingenieursbureau gemeente Rotterdam van 13 juni 2018 op memo Gedeputeerde E. Van Merrienboer van 12 juni 2018.



Verbeterde variant 72 A

Bijlage 1





Aan : Bewonersorganisatie VanGOLnaarBeter,
t.a.v. Ed van Uijen

Datum : 14 juni 2018

Betreft : Memo gedeputeerde

Stadsontwikkeling
Ingenieursbureau
De Tempel en Nieuw Rhodenrijs

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam
Internet: rotterdam.nl

Van: Gerard Poesz
Telefoon: 010 489 6247
E-mail: gam.poesz@Rotterdam.nl

Geachte heer Van Uijen,

U vraagt aan ons te reageren op de memo van de gedeputeerde drs. H.J.A. van Merrienboer van 12 juni 2018 met als onderwerp 'Reactie op Rapport Raming GOL verbeterde variant 72a SvGnB'.

Wij kunnen niet inhoudelijk reageren op het gestelde in de eerste drie alinea's, die kunnen wij niet beoordelen.

Wel kunnen wij reageren op de daarop volgende alinea's.

De bewonersvariant 72a zou niet voldoen aan de inhoudelijke doelstellingen en kaders van GOL

Wij stellen voor de berekeningen met tellingen naast elkaar te leggen. Wij hebben het gestelde in de memo niet kunnen constateren uit de stukken die beschikbaar zijn. Het lijkt ons een voorbarige conclusie.

Optimaliseringsvoorstel zou evenmin de verkeersdruk in Waalwijk en Drunen oplossen.

Dit wordt door ons juist geadviseerd te bekijken. Dat is echter nog niet gebeurd en de conclusie is daarom voorbarig.

Bovendien kunnen de problemen in de woonkernen niet worden opgelost door alleen een weg er langs te leggen. Ook in de kernen zullen aanpassingen nodig zijn. Dat blijkt ook wel uit de doorrekening van de meerdere eerder verkeerskundig doorgerekende varianten.

Mogelijk zullen er ook aanpassingen nodig zijn aan de aansluitingen 37 en 42 om een betere doorstroming te waarborgen.

De bewonersvariant 72a zou niet voldoen aan randvoorwaarden Rijk.

Op dit moment is op de snelweg ter hoogte van de brug over het Drongelens Kanaal een snelheidsbeperking van 100 km/u van kracht. De snelweg zou daar niet aan de ROA voldoen. Voor zover bij ons bekend is, ligt het niet in de doelstellingen van het plan om die verbetering van de ontwerpsnelheid van de snelweg daar naar 120 km/u aan te brengen. De bestaande 120 km/u op het westelijke deel bij Waalwijk, is wel meegenomen. Met het studie en bevindingen van de SWOV, zoals wij dat in ons rapport hebben aangegeven, kunnen we ruimte besparen t.o.v. van richtlijnen, er wordt hierdoor niet van de ROA afgeweken. Kortom het ontwerp voldoet voor wat betreft dit deel van de snelweg aan de eisen die worden gesteld in de ROA voor ontwerp van 120 km/u.

Het ontwerp is geoptimaliseerd door de nieuwe aansluiting naar de Kloosterheulweg zo ver al mogelijk oostwaarts te leggen en zo slim om te gaan met de ruimte.



Het gestelde in de *Conclusie* lijkt ons voorbarig, mede gezien de hier boven genoemde argumentatie. Het gestelde wordt niet gestaafd door berekeningen of andere inzichten.

Met vriendelijke groet,

Gerard Poiesz
Projectleider Ingenieursbureau Stadsontwikkeling Rotterdam.