Van: vangolnaarbeter@gmail.com [mailto:vangolnaarbeter@gmail.com]
Verzonden: dinsdag 6 december 2016 14:04
Aan: 'statengriffie@brabant.nl'; 'ABosman@brabant.nl'
Onderwerp: Brief aan dhr Merrienboer en Statenleden tbv besluitvorming GOL 9 december 2016

Geachte Griffie en mevrouw Bosman
Op 9 december 2016 (a.s. vrijdag) is er een vergadering van de Stuurgroep Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstaat (GOL)
In deze vergadering wil de Stuurgroep GOL beslissen welke varianten van de huidige GOL plannen in de PIP opgenomen dien te worden
Wij zouden het zeer op prijs stellen als u , geachte Griffie, de bijgaande brief met daarbij de verschillende separate bijlagen voortijdig (voor de vergadering van 9 december) wilt doorzenden naar de Statenleden en de heer van Merrienboer.
Wij als bewoners vragen in de bijgaande brief nl om nader onderzoek in te stellen tav de alternatieven .

Graag svp een bevestiging van ontvangst van deze mail (incl. de bijlagen)
Hartelijk dank voor uw bijdrage.

Stichting

van GOL naar Beter

Ed van Uijen
Voorzitter

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

van GOL naar Beter

" Gol kan echt beter!"

Notitie t.b.v. gemeenteraad Heusden vergadering GOL 6 december 2016

Kenmerk	:	VGNB20161201
Uw kenm	:	Zaak : 00492386
Datum	:	1 december 2016

Geachte gemeenteraadsleden van de gemeente Heusden,

Op 6 december a.s. wordt u gevraagd te beslissen voor een tweetal voorkeursalternatieven voor de verdere uitwerking van de GOL plannen door de Stuurgroep GOL.

In uw informatieve vergadering van 17 november j.l. heeft u gevraagd om een tweede vergadering over de GOL met speciale aandacht voor de financiële aspecten van de verschillende alternatieven.

Als Stichting van GOL naar Beter willen wij u op het punt van de financiële aspecten nader informeren op basis van de informatie zoals wij die uit de nu beschikbare achtergrond rapportages kunnen afleiden en de eigen analyses die we gemaakt hebben. Hierbij hebben we gekeken naar de totale kosten van de GOL en specifiek naar de kosten (en effecten) van de Heidijk/Overstortweg variant.

Daarnaast willen wij u informeren over de effecten van de voorliggende alternatieven op basis van MER-achtergrondrapportages die de provincie heeft gepubliceerd en de kwalitatieve analyse van onze eigen variant zoals deze met behulp van de TU Delft inmiddels is uitgevoerd.

Conclusies

- de totale kosten van de huidige GOL plannen zijn in de orde van 30 miljoen Euro hoger dan nu voorzien, hiervan komt ca. 20 miljoen ten laste van de gemeente Heusden.
- de varianten Heidijk of Overstortweg zijn in de basis kosten-neutraal. Het aanvullend open maken van de Spoordijk zou na aftrek van de extra bijdrage van de provincie nog ca. 3,2 miljoen Euro budget vragen
- de negatieve effecten van de GOL maatregelen zijn onvoldoende in de presentaties én Mer-rapportages benoemd
- de niet onderzochte bewonersvarianten scoren bij een kwalitatieve beoordeling significant beter dan de GOL varianten, voor een succesvol vervolg is het noodzakelijk deze varianten uit te werken en te beoordelen in het kader van de MER alvorens een PIP op te stellen.

Financiën

Op basis van de informatie uit de achtergrond rapporten komen we tot de onderstaande conclusies t.a.v. de aanvullende kosten die gemaakt moeten worden voor de NRD-alternatieven en -varianten bovenop de nu gereserveerde 76 miljoen Euro.
Deze kosten bestaan uit:
- meerkosten als gevolg van het naar voren halen van een minimaal pakket fase 2 maatregelen
- noodzakelijke aanvullende maatregelen op het wegennet binnen de bebouwde kom
- noodzakelijke mitigerende maatregelen

Type maatregel	bedrag	bandbreedte
minimaal pakket fase 2	8,6 miljoen Euro	5,5 - 11,75 M€
noodzakelijke aanvullende maatregelen	12,9 miljoen Euro	8,6 -17,2 M€
noodzakelijke mitigerende maatregelen	8,4 miljoen Euro	6,0 - 10,75 M€
TOTAAL	**29, 9 miljoen Euro**	**20,6 - 39,7 M€**

Tabel 1 aanvullende kosten GOL

Uiteraard zijn deze kosten met een bandbreedte omdat de exacte maatregelen nog maar deels bekend zijn en er alleen op basis van kentallen kan worden gewerkt. Een nadere onderbouwing van deze kosten is beschikbaar. [lit 6]
Van de bovenstaande kosten betreft het overgrote deel (>70%) maatregelen die binnen de grenzen van de gemeente Heusden zijn gesitueerd. Het mag dan ook verwacht worden dat de gemeente Heusden een groot deel van deze kosten zal moeten inpassen in de meerjarenbegroting. Verwacht wordt dat zonder de genoemde maatregelen de plannen van de GOL niet uitvoerbaar zullen zijn. Ook de MER studies geven dit aan. In het raadsstuk is door de wethouder aangegeven dat er op dit moment 2,5 miljoen Euro is gereserveerd voor deze maatregelen. Dit is volgens onze inzichten dus absoluut ontoereikend.

De bovenstaande kosten omvatten nog niet alle GOL kosten.
NIET meegenomen zijn:
- volledige fase 2 maatregelen,
- planschades
- wenselijke aanvullende planonderdelen t.o.v. de NRD varianten zoals hogesnelheidsfietspad, versterking cultuurhistorie Baardwijkse Overlaat, verbetering totale OV en fietsinfrastructuur in de regio, smart-mobility.

Als al deze kosten ook meegenomen worden zullen de totale kosten naar verwachting nog vele miljoenen hoger uitvallen.

Kosten varianten Heidijk/Overstortweg

De variant Overstortweg is niet of nauwelijks duurder dan de Heidijk variant.
De vermeende meerkosten worden veroorzaakt door de extra maatregel "open maken Spoordijk". Deze maatregel is optioneel[1]. Als we kijken naar het beschikbare budget dan is de conclusie dat de Overstortwegvariant prima binnen dit budget gerealiseerd kan worden. Sterker nog: door het vervallen van de zgn Waterslinger in deze variant blijft er meer dan 1 miljoen over t.o.v. de Heidijk variant met Waterslinger.

Er is alleen sprake van meer kosten als tegelijkertijd ook gekozen wordt voor het open maken van de Spoordijk. Voor deze maatregel zal naar verwachting nog ca. 3,2 miljoen Euro extra gevonden moeten worden. De cultuurhistorische en landschappelijk meerwaarde van deze maatregel is groot, echter niet noodzakelijk voor de Overstortvariant als zodanig. Zie verder de bijlage onder Heidijk/Overstortwegvariant.

Effecten NRD alternatieven en varianten.

Algemeen

De informatie uit de MER-studies laat zien dat de voorliggende alternatieven *-én de NRD alternatieven én de varianten Overstortweg én verschoven op- en afrit 43-* de doelstellingen van de GOL niet of slechts zeer marginaal bereiken. Op een aantal punten is zelfs sprake van een negatief effect van de alternatieven en varianten ten opzichte van het nul alternatief -niets doen-.
Het resultaat van de nu voorliggende varianten is per saldo:

- het verkeer in de kernen **neemt fors toe** ten opzichte van " niets doen"
- cruciale groen-blauwe corridors tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch **worden versnipperd.**
- de algehele gebiedskwaliteit **neemt af**

[1] Er is sprake van een fout in de rapportages waardoor de maatregel " open Spoordijk" ten onrechte als randvoorwaarde voor de Overstortweg variant is gepresenteerd. Daarnaast is de provinciale commissie ruimte een heel andere mening

In een aantal gepresenteerde overzichten is de informatie uit de achtergrond rapporten gefilterd weergegeven of zelfs positief gekleurd.
Zo is het voor de stichting bijvoorbeeld onbegrijpelijk dat in de presentatie die aan u is gegeven op 17 november j.l. is aangegeven dat de doelen van het GOL t.a.v. verkeer zijn gehaald.

In onderstaande tabel wordt voor een aantal belangrijke straten binnen de bebouwde kom de verkeerstoename als gevolg van de GOL plannen weergegeven.

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

*) Deze ligt deels binnen en deels buiten de bebouwde kom

Tabel 2: verkeersintensiteiten mvt/etm zonder en met GOL [bron: rapport verkeer Mer-studie]

De achtergrondrapporten leren ons:

- de totale verkeerskilometers in het gebied nemen toe,
- er is meer verkeer in de bebouwde kommen
- de verkeersveiligheid neemt af.
- de doorstroming op de A59 blijft problematisch.

Het doel van de GOL was verkeer uit de kernen, laten doorstromen van de A59 en verbeteren van de verkeersveiligheid weet u nog? Hoe kan het doel dan gehaald zijn met deze resultaten?

De primaire conclusie moet zijn dat de aanpak van de GOL: verkeer van de A59 afleiden naar het onderliggend wegennet niet het effect heeft dat werd beoogd. De overlast neemt onevenredig toe en het -vermeende[2]- verkeersprobleem op de A59 wordt niet weggenomen. De second opinion van de TU Delft bevestigd dit [Annema, nov 16].

Een grote zorg is dat de effecten van de nieuwe aansluiting 39/40 en de aansluiting 42 (het Ei van Drunen) op de doorstroming van de A59 niet/nauwelijks onderzocht lijken te zijn. In de huidige situatie zorgt de aansluiting 42 door de concentratie van het invoegend verkeer op 1 punt nu al voor een slechte doorstroming op de A59. In de toekomst wordt deze aansluiting extreem druk: 22000 mtv/etm. Let op: het gaat hier om ca 25-30% van alle verkeersbewegingen op de A59 zelf! Er is nergens iets terug te vinden in de rapportages wat dit betekent voor de doorstroming op de A59 of het functioneren van het Ei zelf. Voor de nieuwe combi aansluiting 39/40 geldt een vergelijkbaar verhaal.

Rest ons nog op te merken dat voor het deelgebied Oost alleen de NRD variant met de verschoven afrit 43 en doorgetrokken structuur langs de Parallelweg West (zat in fase 2) nog enigszins acceptabele effecten worden bereikt. Deze variant wordt u ook door de wethouder aanbevolen. Het is opvallend dat deze variant niet door de projectgroep en betrokken adviseurs is ontwikkeld maar door de bewoners is ingebracht. Deze gang van zaken is tekenend voor de in onze ogen verstarde blik waarmee er door de planvormers tot nu toe naar de plannen is gekeken.

Effecten bewonersvarianten Oost en West

Als stichting van GOL naar Beter hebben we meerdere alternatieven ingediend die in het eerdere proces door de project-/Stuurgroep zijn afgewezen.
Deze alternatieven hebben we ter beoordeling voorgelegd aan externe deskundigen (o.a. TU Delft voor de verkeerseffecten). Uit deze beoordeling blijkt dat de door de stichting ontwikkelde alternatieven op een aantal essentiële punten beduidend beter scoren dan de GOL alternatieven en varianten. Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze zijn afgevallen.

[2] de doorstroming op de A59 wordt gemeten met de zgn reistijd factor: deze is in alle situaties nu en in de toekomst onder de streefwaarde 1,5 waarmee de A59 met en zonder GOL maatregelen in alle gevallen voldoet aan de door het Rijk gestelde streefwaarde voor de verkeersafwikkeling in de spits. [lit 2]

Bewonersvarianten Oost

De verkeersstructuur van Vlijmen/Vliedberg is gebrekkig en een oplossing hier is zeer complex. Als bewoners hebben we bouwstenen aangedragen voor een betere ontsluiting van deze kernen. Alleen de bouwsteen verschoven afrit 43 is gebruikt. Wij zijn er van overtuigd dat hier meer mogelijk is, de adviezen die we hierover hebben ingewonnen bevestigen dit. Het is voor ons als bewoners echter nog niet mogelijk gebleken om deze bouwstenen in een totaal plan uit te werken met de ons ter beschikking staande tijd en middelen.
Helaas heeft de projectgroep het overgrote deel van de bewonersideeën al in een vroeg stadium verworpen. Een gezamenlijke dialoog over en een open benadering van de ingebrachte ideeën is helaas achterwege gebleven.
Het NRD resultaat is een tweetal varianten waarin de Wolput zwaar overbelast blijft, de verkeersbelasting op de Akker boven de norm blijft en de belasting op de Vijfhoevenlaan, Mommersteeg, Spoorlaan, van Leeuwenhoeklaan/Groen van Prinsterlaan enorm toeneemt.
Er zijn betere oplossingen mogelijk deze beginnen alle bij het grondig verbeteren van de interne verkeersstructuur van Vlijmen/Vliedberg. Hierin kan de Tuinbouwweg en de verkeersstructuur rond het Geerpark een belangrijke rol spelen. Deze komt nu niet in de varianten voor.
Daarna is mogelijk om deze structuur aan te sluiten op de A59 waarbij alle aansluitingen vanaf 46 Engelen, 45 's-Hertogenbosch-West, 44 Vlijmen tot en met 43 Nieuwkuijk een rol kunnen spelen. Een slimme herinrichting van aansluiting 44/45 bijvoorbeeld zou de knelpunten rondom deze aansluiting grotendeels kunnen oplossen en het verkeer beter verdelen over de kernen Vlijmen en Vliedberg. In de huidige oplossing zal het verkeer op de nieuwe randweg Vlijmen Oost naar onze verwachting gedurende grote delen van de dag vast komen te staan.

Bewonersvariant West

De door de bewoners ingediende variant voor een aansluiting ten noorden van Waalwijk met een parallelbaan direct langs de bestaande A59 is ook afgewezen door de project- en stuurgroep.
Voor deze variant hebben we een kwalitatieve effectbeoordeling door de TU Delft laten uitvoeren.
Deze effectbeoordeling (die tov de referentie en op dezelfde aspecten als de NRD alternatieven zijn beoordeeld) laat zien dat deze variant aanzienlijk beter scoort dan de NRD-alternatieven. Ook de Overstortweg variant scoort beter dan de Heidijkvariant. (zie tabel 3)

Tabel 3. MCA Oostelijke Langstraat

	GOL Heidijk	GOL Overstortweg	Stichting 'van GOL naar Beter'
Geluid[3]	--	-	0
Luchtkwaliteit	0	0	0
Externe veiligheid	-	-	0
Gezondheid	0	0	+
Landschap	--	--	0
Cultuurhistorie	--	-	+
Recreatie	-	0	0
Verkeersafwikkeling A59	+	+	+
Verkeer binnen bebouwde kom	-	-	+
Verkeersveiligheid[4]	-	-	0

[Lit3, Bosdijk, nov 2016]

[3] Zonder mitigerende maatregelen
[4] 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.

De kosten van het bewoners alternatief zijn naar verwachting in orde grootte vergelijkbaar met die van de gezamenlijke NRD maatregelen: Noordelijke Parallelweg Waalwijk, combiaansluiting 39/40 en Randweg Drunen West die door dit alternatief worden vervangen.

Wij vragen u het volgende:

- het door de wethouder gevraagde besluit om te kiezen voor de varianten " verschoven afrit 43" nader te laten onderzoeken in een totaalplan voor Vlijmen/Vliedberg en de keuze voor de variant " Heidijk" niet te volgen
- adviseer aan de Stuurgroep GOL om de alternatieven van de stichting Van GOL naar Beter mee te nemen in de verdere uitwerking van de MER
- overweeg terdege of het uw bedoeling is -*ondanks eerder gesloten overeenkomsten en intentie verklaringen*- om mee te werken aan een investering van vele tientallen miljoenen Euro's die per saldo leidt tot een afname van de kwaliteit van de Oostelijke Langstraat op zowel de thema's verkeer en vervoer als leefmilieu als landschappelijke en cultuurhistorische waarden, een herbezinning op de uitgangspunten lijkt gegeven de resultaten van de MER-studies op zijn plaats.

Het echte verkeersprobleem is de capaciteit van de A59 zelf, alleen een echt integrale aanpak waarbij zowel de A59 als andere structurele alternatieven volwaardig worden meegenomen én sprake is van daadwerkelijke GEBIEDS ONTWIKKELING met meerwaarde voor álle functies en thema's is een betere manier om de oorspronkelijke doelen van het GOL te realiseren.

Tot slot,
de Stichting van GOL naar Beter streeft naar betere plannen om tot een INTEGRALE gebiedsontwikkeling te komen. Het is zeker ook in het belang van de bewoners om de planvorming snel te doorlopen, het meenemen van voldoende en kwalitatief goed oplossingen draagt daar naar onze mening aan bij. Onze bijdragen tot nu toe hebben al laten zien dat de bewoners inbreng tot betere alternatieven en kwalitatief betere inpassing leidt.

Alvast hartelijk dank,

Namens de inwoners van de Oostelijke Langstraat:
Stichting Van GOL naar Beter,

E. van Uijen
voorzitter.

BIJLAGE:

A. Variant Heidijk/Overstortweg

Ter verheldering geven we de kosten van de elementen van deze varianten onderstaand weer.

onderdeel	kosten	opmerking
Heidijkvariant (wegtrace)	geen extra kosten	
Overstortweg (weg incl sloop opstallen)	0 tot 0,3 M€ duurder dan Heidijk variant	meerkosten: aankoop/sloop opstallen; extra passage Spoordijk minder kosten: korter tracé, minder mitigerende (geluid-)maatregelen, eenvoudiger vormgeving kruising Overlaatweg,
Waterslinger	1,5 M€	alleen in combinatie met Heidijk variant; niet persé noodzakelijk; afgeraden door diverse groepen
Open maken spoordijk	7,5 M€ (4,7 M€ na aftrek bijdrage provincie)	kan in combinatie met beide varianten. maatregel is niet noodzakelijk; grote bijdrage aan kwaliteit Overlaat; provinciale bijdrage van 2,8 MEuro is specifiek voor deze maatregel.

Bijlage Tabel 1: kosten overzicht varianten Heidijk en Overstortweg.

Uit de tabel valt af te lezen dat de beide varianten in de basis qua kosten nauwelijks van elkaar verschillen. De keuze voor de aanvullende maatregelen "Waterslinger" en/of "Open maken spoordijk" is niet gebonden aan een van varianten. De Waterslinger is al wel onderdeel van de plannen. Als dit budget wordt aangewend voor de Overstortweg variant is deze zeker ruim binnen het budget uitvoerbaar.

Belangrijk is nog om op te merken dat in de effectbeoordeling op landschap en cultuurhistorie van de Mer-studie een storende fout zit:

De Overstortweg wordt in de basis als negatiever beoordeeld dan de Heidijk variant. Dit is onjuist, juist door de sloop van de panden langs de Overstortweg levert deze een positieve bijdrage aan de openheid van het landschap. Het vermeende negatieve effect wordt toegeschreven aan de knoop 39/40 die in beide varianten echter hetzelfde is en dus geen onderscheidende score kan leveren.
Door de fout in de effectbeschrijving in de achtergrond rapportage is ten onrechte gesteld dat de Overstort negatief zou scoren op landschap/cultuurhistorie en dat de compenserende maatregel " Open maken Spoordijk" noodzakelijk zou zijn om deze variant neutraal te laten scoren op natuur en landschap.

De provinciale commissie Ruimte oordeelt zelfs tegengesteld en scoort de Heidijk variant als een meer negatieve variant voor natuur en landschap. De Waterslinger wordt door de commissie afgewezen. De bewoners steunen deze zienswijze van de commissie.
Het zal het duidelijk zijn dat ondanks dat het verschil in geluidsbelasting van de beide varianten niet groot genoeg is om tot een verschillende score in de beoordeling te leiden; er wel degelijk verschil is tussen de beide varianten. De rapportages bevestigen dit ook.

De door de wethouder aangehaalde stelling dat de Heidijk zelf een reducerende werking zou hebben op de geluidsbelasting is twijfelachtig. Deze dijk is niet aangelegd als geluidswal en heeft een vormgeving die door het flauwe buitentalud niet erg effectief is als zodanig, hij kan zelfs averechts werken! Ook de beplanting op de dijk is mogelijk een negatieve factor voor de verspreiding van het geluid. Bomen kunnen -anders dan vaak gedacht wordt- het geluid versterken in plaats van dat ze een afscherming voor het geluid vormen. Omvorming van de Heidijk tot geluidswal is vanwege de grote cultuurhistorische , landschappelijke en natuurwaarden geen optie.

De genoemde geluidsbelasting op boerderij de Kern door de Overstortwegvariant is inderdaad aanwezig. Bedacht moet echter worden dat de geluidsbelasting op deze locatie door de Overlaatweg (die ruim het dubbele aantal mvt/etm heeft) aanzienlijk groter is en dat de geluidsbelasting hier goed te mitigeren is in combinatie met een slimme landschappelijke inpassing.

Conclusies:
- varianten Heidijk en Overstortweg verschillen in de basis nauwelijks in kosten
- effecten varianten in de basis vrijwel gelijk volgens Mer onderzoek (na herstel fout); effecten Overstortweg variant positiever volgens Provinciale Commissie Ruimte
- aanvullende maatregel "open maken Spoordijk" kost per saldo ca. 7,5-1,5 = 6 mlijoen Euro meer, benodigd aanvullend budget nog 6-2,8 = 3,2 miljoen Euro.
- de geluidbelasting van de Overstortweg variant op de kern Drunen is lager dan de Heidijk variant (komt in de effect beoordeling door de gekozen beoordelingswijze niet tot uiting)

B. Doelbereik NRD alternatieven

De doelen die gesteld zijn in aan de basis van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat worden met de voorliggende maatrelen niet bereikt.

ambitie Gol volgens de NRD

onderstaande tekst is een letterlijk citaat uit de NRD [lit x]

> 2.2 Ambities
>
> De ambities van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat zijn de versterking vande ruimtelijke kwaliteit van de Oostelijke Langstraat, het verbeteren van de leefbaarheid van het gebied en het mogelijk maken van duurzame economische groei van de regio. Deze ambities worden bereikt door middel van het slim veranderen van de nfrastructuur op en rondom de A59. Dit is de 'sleutel' tot een kwaliteitsverbetering op diverse fronten:
> • Een aantrekkelijker vestiging- en leefklimaat;
> • Een betere (onderlinge) bereikbaarheid van de kernen, industrieterreinen en recreatieve voorzieningen;
> • Een betere leefbaarheid in de kernen door minder verkeer in de dorpskernen;
> • Twee ecologische (groen-blauwe) verbindingen van bovenregionaal belang onder de A59 (verbinding Moerputten en Loonse en Drunense Duinen met de Maas);
> • Een volledig gemaakte hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HOWABO) door realisatie van een ecotunnel onder de A59. Deze verbindt de gebieden van waterberging gelegen ten noorden en zuiden van de A59 met elkaar;
> • Een beter recreatief netwerk (fiets- en wandelverbindingen) met een doorgaande fietsroute vanaf Waalwijk tot en met 's-Hertogenbosch;
> • Meer wandelroutes waarmee de ecologische verbindingszones bereikbaar worden gemaakt voor de inwoners.

Ter illustratie geven we een aantal voorbeelden:

Doelstelling verkeer uit de kernen:
- als resultaat van de NRD alternatieven (en de voorliggende varianten) neemt het aantal voertuigkilometers op het onderliggende wegennet in het gebied toe. Zowel op 30-50 km wegen binnen de bebouwde kom als op wegen buiten de bebouwde kom. Het aantal verkeersbewegingen binnen de bebouwde kom neemt toe. [bron: lit 1]

Doelstelling verbeteren doorstroming A59
- de doorstroming op de A59 blijft gebrekkig. De I/C verhouding blijft/komt op vrijwel alle wegvakken van A59 boven een waarde van 0,9 of zelfs boven 1,0. (bij een waarde boven de 0,9 is sprake van filevorming, bij een waarde boven de 1,0 staat het verkeer volledig vast) [bron: lit 1]

Doelstelling verbeteren verkeersveiligheid
- de verkeersveiligheid in het totale gebied neemt af
door de verplaatsing van het verkeer van de A59 naar het onderliggende wegennet neemt de kans op verkeersongevallen en ongevallen tussen verschillende soorten verkeersdeelnemers toe. [bron: lit 1]

Doelstelling verbeteren bereikbaarheid van het GOL gebied
- de alternatieven van het GOL vormen in hun totaliteit verkeerskundig geen verbetering
zowel de achtergrond rapporten van het GOL zelf als de second opinion van de TUDelft bevestigen dit [lit 1, 3]

Verminderen van de barrièrewerking van de A59
- verkeerskundig neemt de barrièrewerking van de A59 eerder toe als af (o.a. vervallen fietspaden Jhr. de La Courtstraat, verslechtering relatie Vlijmen-Oost - 's-Hertogenbosch West. Vermindering aantal aansluitingen met als gevolg meer omrij-kilometers.
- ecologisch neemt de barrière werking van de A59 in fase 1 toe. Door inrichting van de ecologische verbindingszones in fase 2 wordt dit effect weer geneutraliseerd. Per saldo is het effect 0.

- als neveneffect neemt het aantal doorsnijdingen in het gebied toe waardoor lokaal nieuwe barrières ontstaan.

Verbeteren leefomgeving
- lokaal verbetert de leefomgeving (Grote Kerk, Akker, Eindstraat, Laageinde) Op andere plaatsen verslechtert deze echter (Vijfhoeven, Mommersteeg, Westelijke Parallelweg, Spoorlaan, Statenlaan, VenneWest, Drunense Weg, Akkerlaan, Teisterbantlaan, Groen van Prinsterlaan, Blyde Incomstelaan) Per saldo is het effect in het gebied vrijwel neutraal voor geluidhinder. Voor o.a. NOx is het effect negatief. [lit 1]

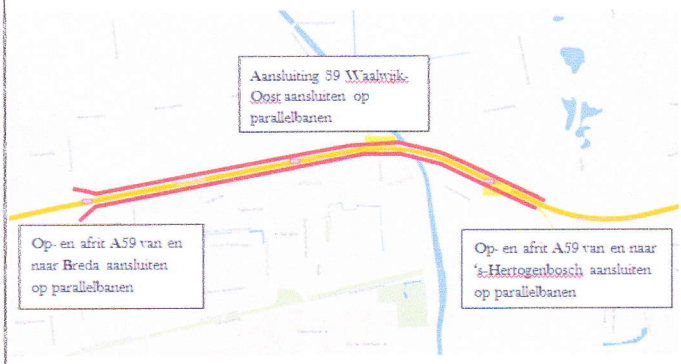
C. Onderbouwing:

Deze notitie is gebaseerd op:
- de achtergrondrapporten van NB-Infraconsult t.b.v. Mer-studie GOL [lit 1]
- beoordeling van de GOL plannen en de bewoners alternatieven door diverse deskundigen waaronder de TU Delft [lit 2 en 3]
- standpunt BMF [lit 4]
- advies Provinciale Commissie Ruimte inzake alternatieven GOL [lit 5]
- diverse mondelinge toelichtingen van deskundigen (regionale en landelijke adviseurs).

Voor nadere info kunt u contact opnemen met: vangolnaarbeter@gmail.com

Literatuur:

1. Achtergrond studies MER GOL; Provincie N.Brabant/NB Infraconsult; 9 nov 2016
2. Second Opnion; Prof. Dr. J.A. Annema; TU Delft 16 nov 2016
3. Kwalitatieve beoordeling alternatief van GOL naar Beter; N. Bosdijk TU Delft; 30 nov 2016
4. Brief BMF aan college van Provinciale Staten van N.Brabant, kenm. VV 06.A59-1273-mv, BMF; Tilburg; 16 nov 2016
5. Advies van Provinciale Commissie Ruimte (onderdeel van informatieve memo gedeputeerde Merriënboer aan PS d.d. nov 2016) Provincie N.Brabant; nov 2016
6. Verkenning aanvullende kosten GOL; Stichting van Gol naar Beter; Heusden; [nov 2016]

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? **JA** 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? **JA** 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? **JA** 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? **JA** 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? **JA** 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? **NEE** (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).

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 verergert worden. Volgens het SWOV (2015) ligt het risicocijfer[1] 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 ontwikkeld 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 plaatsvind (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 wegennet 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 plaatsvind. 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 gezondheidskundige 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 plaatsvind. 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 landbouwareaal 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 landbouwarealen 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 reistijdfactor[2] 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 ongevallenrisico 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 landschap[3]. 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-snelfietsroute/

Fast, T., van den Hazel, P.J., van de Weerdt, 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.