



Verlengde Spoorlaan Drunen

Provincie Noord-Brabant



Verlengde Spoorlaan Drunen

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Vrijgegeven voor NRD

GOL is een samenwerking tussen provincie Noord-Brabant, de gemeenten Heusden, Waalwijk 's-Hertogenbosch en het waterschap Aa en Maas
Vrijgegeven voor NRD bij GS-besluit 10 maart 2015

Verlengde Spoorlaan Drunen

Opdrachtgever:

Provincie Noord-Brabant

In afstemming met:

Gemeente Heusden

Gemeente Waalwijk

13 februari 2014

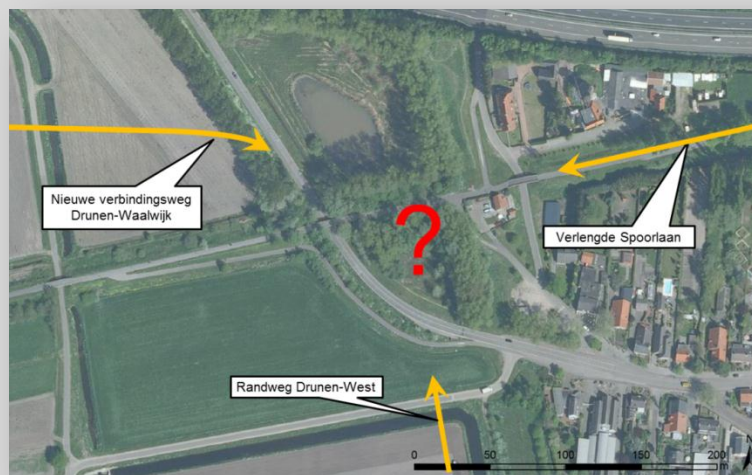
077504723:A – Definitief

B03204.000105.0100



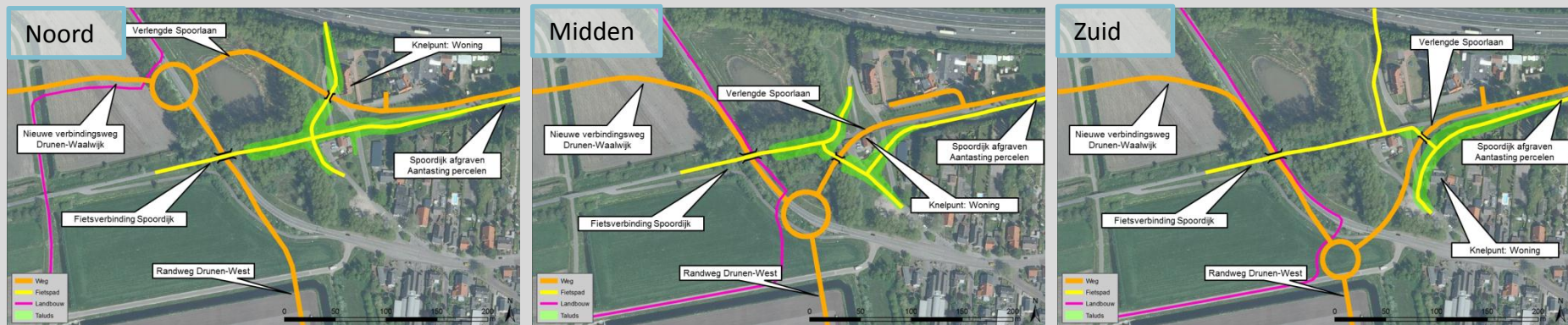
Inhoud

- | | | |
|----|---------------------------|-------|
| 1. | Inleiding | p. 3 |
| 2. | Proces | p. 4 |
| 3. | Uitwerking ontwerpen | p. 6 |
| 4. | Effecten | p. 11 |
| 5. | Advies aan Stuurgroep GOL | p. 24 |



Inleiding

Op de publieksdag GOL op 31 augustus 2013 zijn aan bewoners de plannen voor het GOL gepresenteerd, zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst GOL. Bewoners van Drunen-West hebben aangegeven het niet eens te zijn met de gekozen zuidelijke variant voor het doortrekken van de Spoorlaan. Naar aanleiding hiervan zijn samen met bewoners de varianten nader onderzocht: in detail uitgewerkt en voor- en nadelen op een rij. In onderstaande afbeeldingen zijn de varianten geschetst:



ARCADIS is gevraagd een variantenstudie met de bewoners van Drunen-West te begeleiden, waarin wordt gezocht naar de beste variant binnen de gestelde kaders (zie Proces). Op basis van deze variantenstudie kiezen de bewoners van Drunen hun voorkeursvariant. De Stuurgroep GOL zal 20 februari 2014 een besluit nemen op basis van:

- Voorkeur van de bewoners.
- Kosten van de varianten.
- Effecten van de varianten.

Proces



Proces



Informatiebijeenkomst (24 oktober 2013)

Tijdens de informatiebijeenkomst op 24 oktober zijn de plannen voor Drunen-West binnen het GOL toegelicht en konden vragen worden gesteld aan de projectleider van het GOL, ARCADIS en wethouder Mart van der Poel. Aan het einde van de avond konden bewoners van de Parallelweg, de Eindstraat, en omliggende straten zich aanmelden voor de schetssessies.

Schetssessie 1 (31 oktober 2013)

De eerste schetssessie bestond uit twee delen. Tijdens het eerste deel konden bewoners hun belangen met 'geeltjes' op de maquette kenbaar maken. Vervolgens was de uitdaging om, rekening houdend met deze belangen, varianten te ontwerpen. Voorkeur van de bewoners was de noordelijke variant voor de aansluiting van de verlengde Spoorlaan op de rotonde. Voor de aansluiting van de Spoorlaan op de Kastanjelaan-West is een variant ontworpen waarbij de Kastanjelaan-West niet is aangesloten op de Spoorlaan.

Na de eerste schetssessie heeft ARCADIS de ontwerpen uitgewerkt en gekeken naar de effecten en kosten van de varianten.

Schetssessie 2 (18 december 2013)

Tijdens de tweede schetssessie heeft ARCADIS de uitgewerkte ontwerpen en hun effecten gepresenteerd. Vervolgens hebben de bewoners hun advies aan de stuurgroep voor de noordelijke variant geformuleerd.

De oorspronkelijke varianten midden en zuid zijn ook onderzocht om de stuurgroep een volledig beeld te geven. Ook werd duidelijk dat er een bezuinigingsopgave ligt. De noordelijke variant is voor de bewoners nog steeds de voorkeursvariant.

Kaders

- Scope: de verlengde Spoorlaan tussen Kastanjelaan-West en rotonde toekomstige aansluiting A59.
- Budget is taakstellend.
- Fietsverkeer en autoverkeer gescheiden, ongelijkvloerse kruisingen.
- Streven naar een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit.
- Streven naar zo min mogelijk aankoop van gronden / vastgoed.
- Randweg Drunen-West maakt geen deel uit van de ontwerpssessies.

Uitwerking ontwerpen

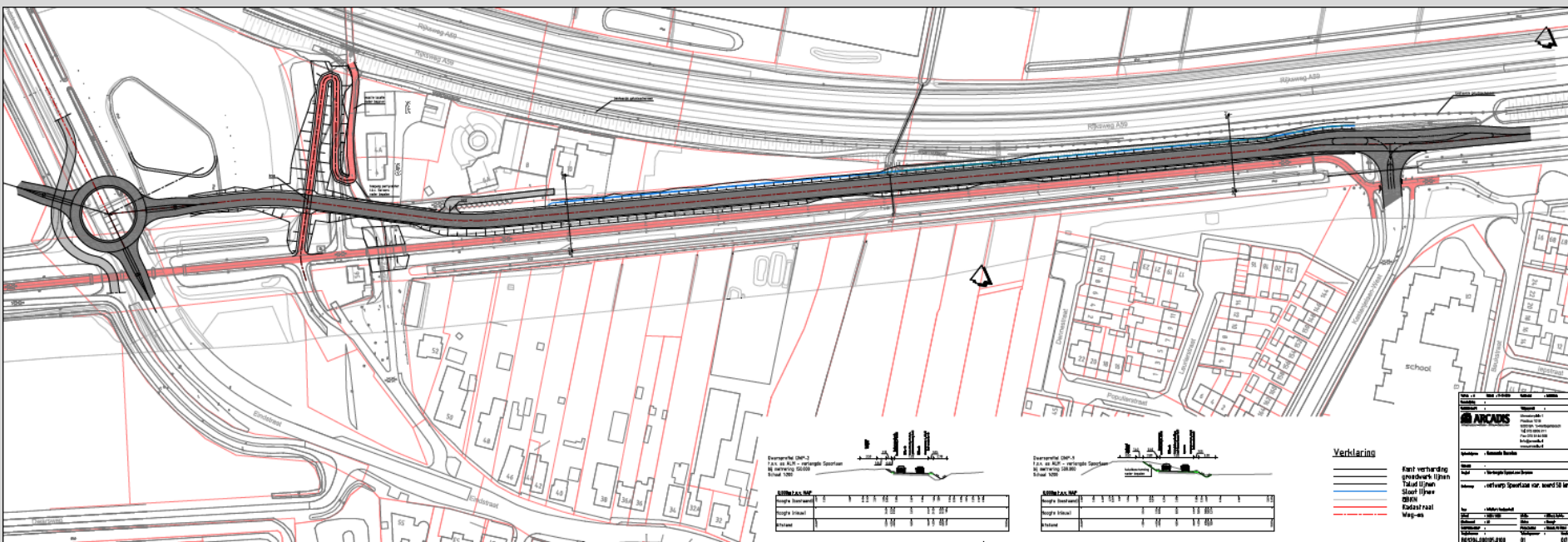


Belangen bewoners



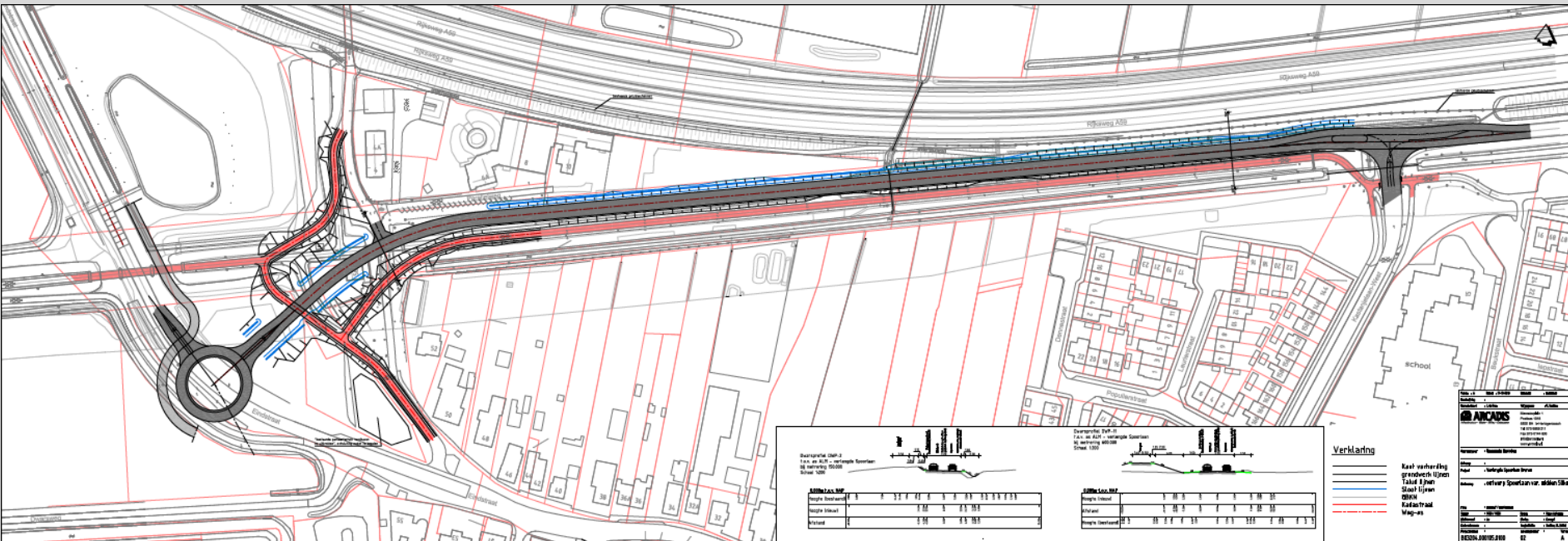
Ontwerp variant noord

- Toegang tot Parallelweg vanaf verlengde Spoorlaan.
- Spoordijk wordt niet doorsneden.
- Lange hellingbaan nodig voor fietsverbinding tussen Spoordijk en tunnel Zeedijk onder de A59.
- Aandachtspunten: inrit Parallelweg nu niet toegankelijk voor vrachtverkeer en toegang partycentrum voor fietsers.



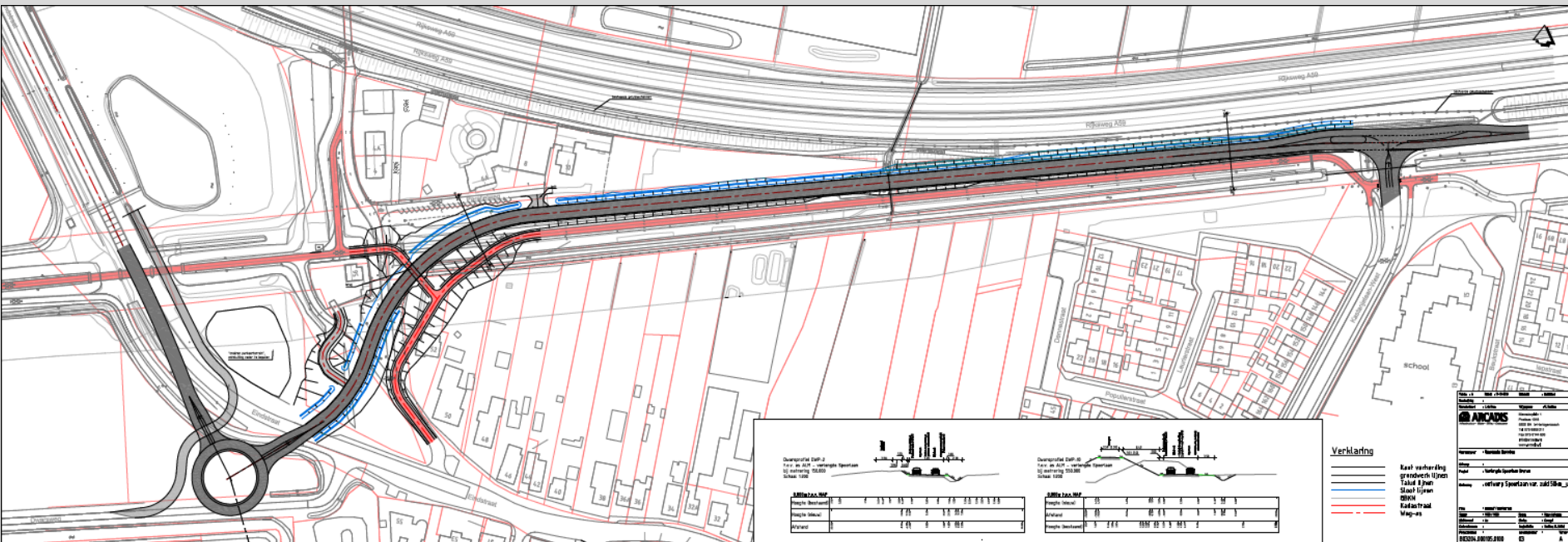
Ontwerp variant midden

- Eindstraat 56 verdwijnt.
- Vanaf verlengde Spoorlaan toegang tot Zeedijk en Parallelweg.
- Spoordijk wordt doorsneden.



Ontwerp variant zuid

- Eindstraat 52 verdwijnt.
- Toegang tot Parallelweg vanaf verlengde Spoorlaan ter hoogte van Parallelweg 8.
- Spoordijk wordt doorsneden.



Effecten



Effecten

De noordelijke variant heeft de voorkeur van de bewoners. Echter, om een goede afweging te kunnen maken, is op aangeven van de provincie ook gekeken naar de effecten van de midden- en zuidelijke variant. Voor de Stuurgroep GOL ontstaat hiermee overzicht van de voor- en nadelen van de drie varianten, op basis waarvan een keuze kan worden gemaakt.

Uitgangspunten

Voor het bepalen van de verkeers- en geluidseffecten is gebruik gemaakt van twee verkeersmodellen: GGA model 's-Hertogenbosch (lage verkeersintensiteiten in Drunen) en GGA model Midden-Brabant (hoge verkeersintensiteiten in Drunen). De verkeer- en geluid berekeningen op basis van deze verkeerscijfers zijn indicatief. In april 2014 komt een nieuw verkeersmodel beschikbaar, waarmee uiteindelijk gerekend zal moeten worden.

Kastanjelaan-West is toch aangesloten op de Spoorlaan. Reden:

- Gevolg afsluiten Kastanjelaan-West: meer verkeer via Stationsstraat;
- Kastanjelaan-West is een gebiedsontsluitingsweg;
- Ontwikkeling verkeersintensiteiten in de Kastanjelaan-West:
 - Zonder verlengde Spoorlaan in 2020: ongeveer +5% t.o.v. huidige situatie;
 - Met verlengde Spoorlaan in 2020: ongeveer -5% t.o.v. huidige situatie.

Toelichting beoordeling effecten

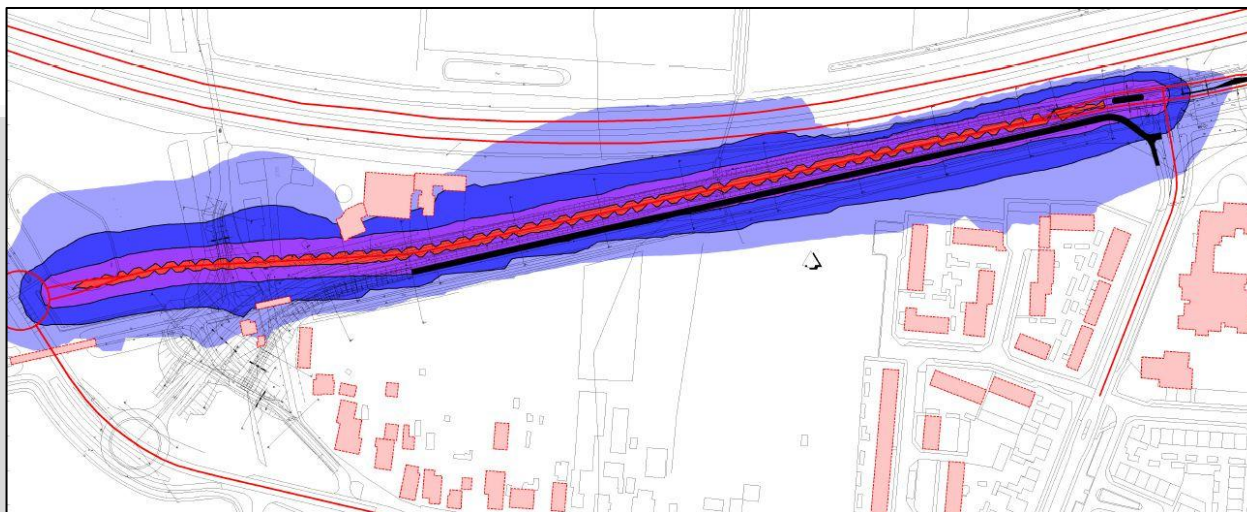
De varianten zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Geluid
- Luchtkwaliteit (fijnstof en stikstof)
- Licht
- Veiligheid
- Cultuurhistorische / landschappelijke inpassing
- Parkeren
- Bereikbaarheid hulpdiensten
- Kosten

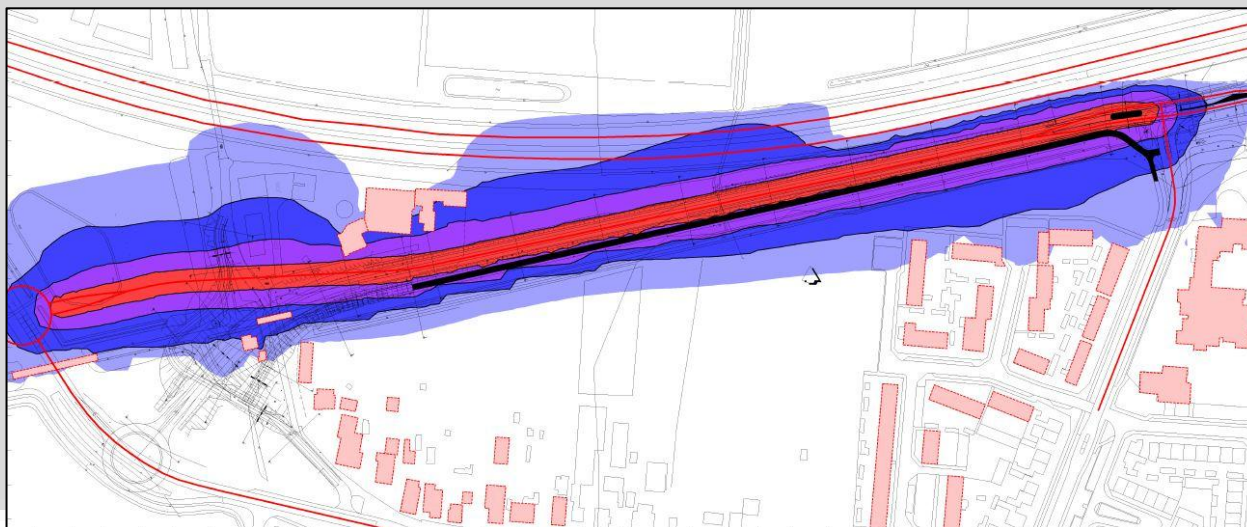
Voor een juiste beoordeling van de effecten zijn de definitieve verkeerscijfers nodig. Deze zijn nog niet beschikbaar. **De resultaten zijn daarom ter indicatie!** Wel kunnen de resultaten gebruikt worden voor het onderling vergelijken van de varianten.

Beoordeling geluid variant noord (indicatief)

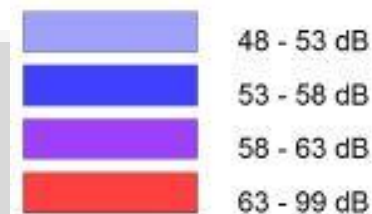
Laag



Hoog



Variant Noord

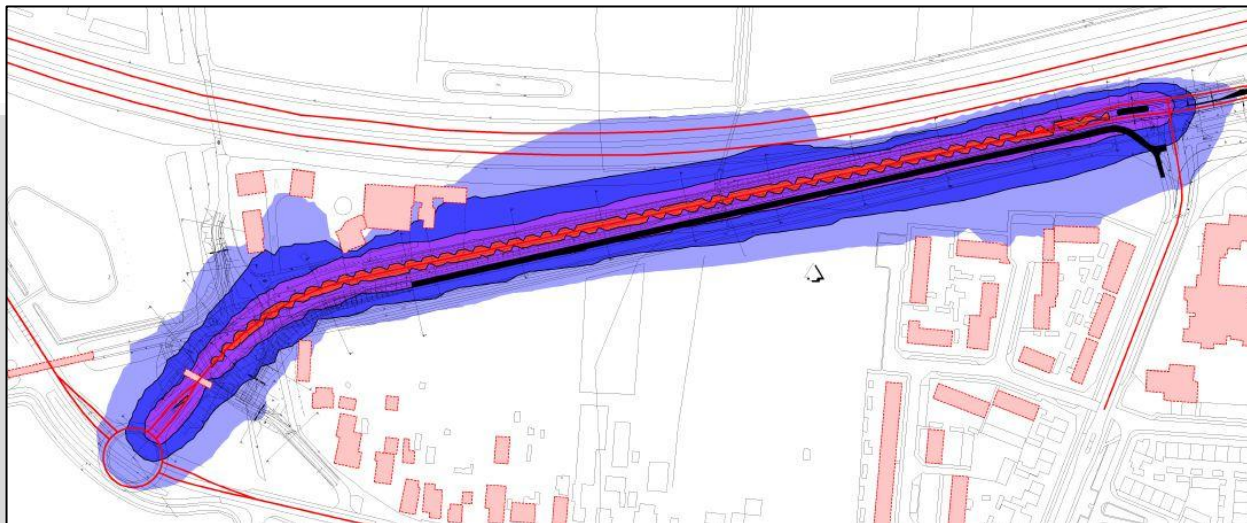


Geluidscontouren
exclusief
geluidsmaatregelen
Datum: 12-12-2013.

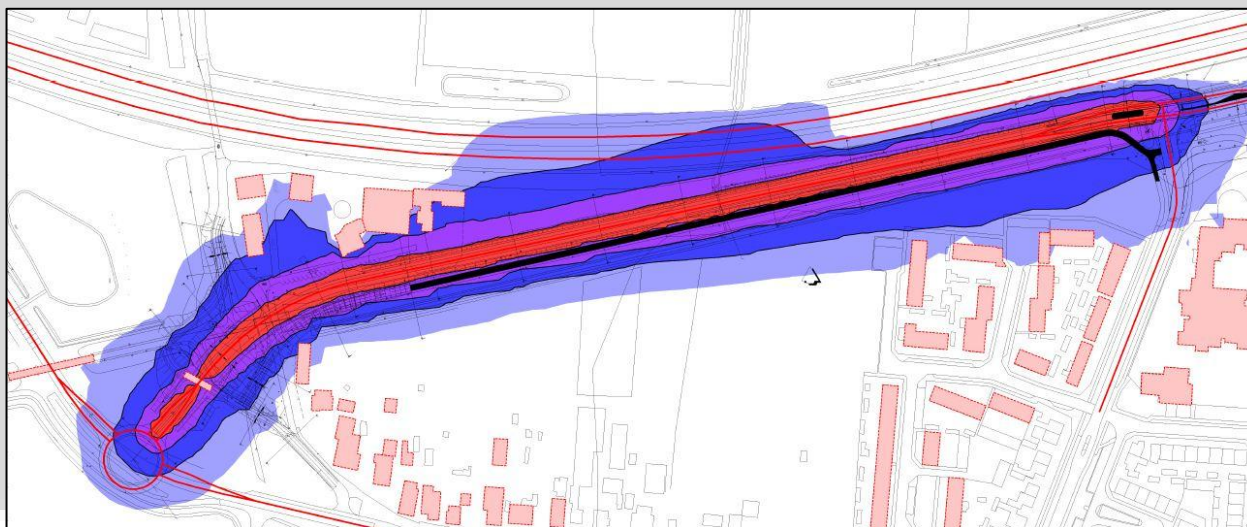
De noordelijke variant leidt tot grote geluidsbelasting voor de woningen aan de Parallelweg en het spoorhuisje (Eindstraat 56). Echter, maatregelen om de geluidsbelasting te beperken zijn in deze berekeningen nog niet meegenomen.

Beoordeling geluid variant midden (indicatief)

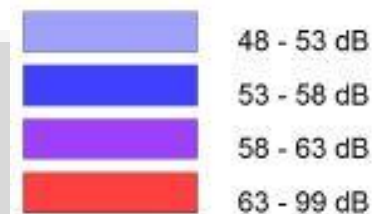
Laag



Hoog



Variant Midden

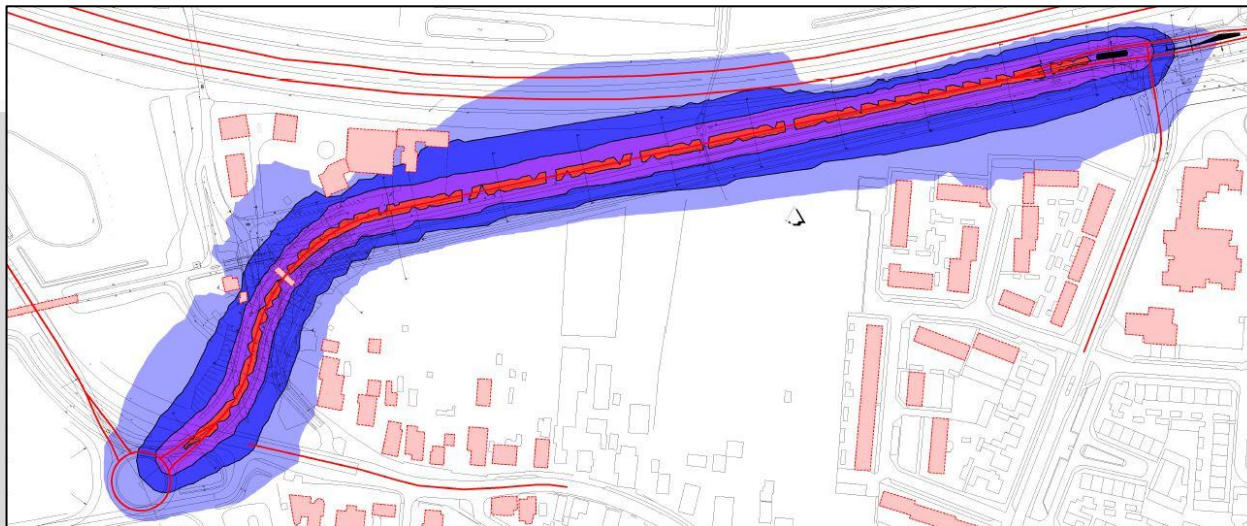


Geluidscontouren
exclusief
geluidsmaatregelen
Datum: 12-12-2013.

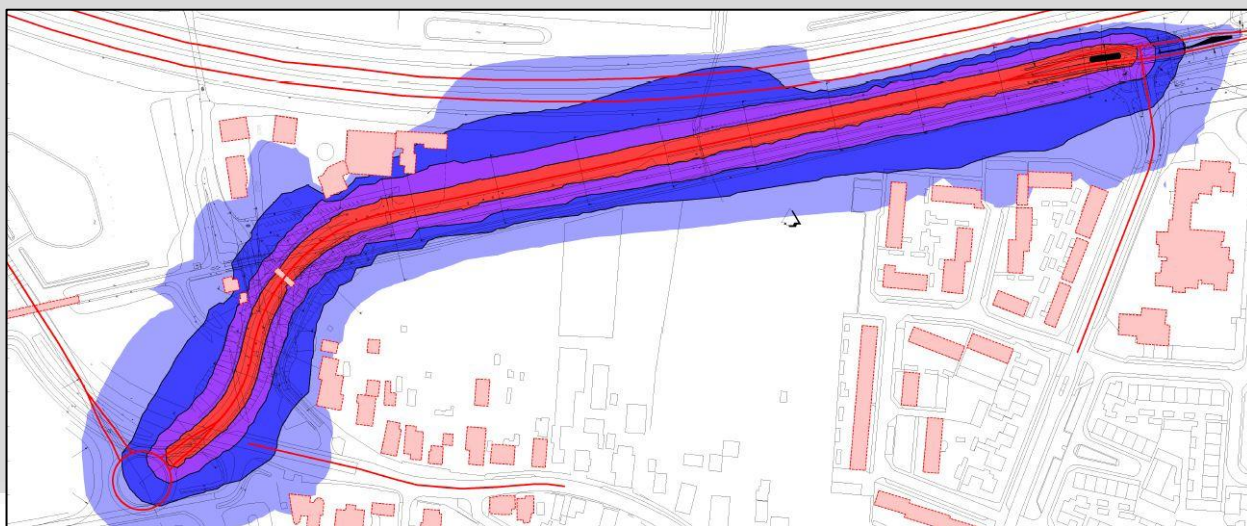
De middenvariant leidt tot grote geluidsbelasting voor een aantal woningen aan de Parallelweg en Eindstraat 52. Echter, maatregelen om de geluidsbelasting te beperken zijn in deze berekeningen nog niet meegenomen.

Beoordeling geluid variant zuid (indicatief)

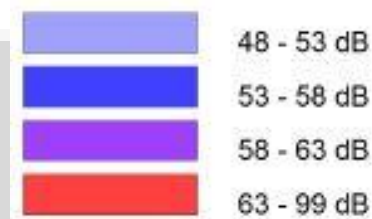
Laag



Hoog



Variant Zuid



Geluidscontouren
exclusief
geluidsmaatregelen
Datum: 12-12-2013.

De zuidelijke variant leidt tot grote geluidsbelasting voor een aantal woningen aan de Parallelweg en de Eindstraat. Echter, maatregelen om de geluidsbelasting te beperken zijn in deze berekeningen nog niet meegenomen.

Beoordeling luchtkwaliteit

Fijnstof (PM10)	Achtergrondwaarde	Toename ten gevolge van verlengde Spoorlaan	Norm
Variant noord / midden / zuid	24,4 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	1-2%	40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Fijnstof (PM2,5)	Achtergrondwaarde	Toename ten gevolge van verlengde Spoorlaan	Norm
Variant noord / midden / zuid	15,9 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	1-2%	25 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Stikstof (NO ₂)	Achtergrondwaarde	Toename ten gevolge van verlengde Spoorlaan	Norm
Variant noord / midden / zuid	23,5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	6-7%	40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Het verlengen van de Spoorlaan zal niet leiden tot het overschrijden van de normen voor fijnstof en stikstof. Daarbij maakt het niet uit voor welke variant gekozen wordt.

Beoordeling licht

Het inschijnen van koplampen is kwalitatief beoordeeld. De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Beoordeling directe inschijning	Beoordeling*	Aandachtspunt
Variant noord	++	-
Variant midden	+	Parallelweg 6, 8, 10
Variant zuid	+/-	Parallelweg 6, 8, 10 Eindstraat 50, 55, 56

* Inschijning kan eenvoudig worden beperkt door landschappelijke inpassing.

Beoordeling verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van de drie varianten is kwalitatief beoordeeld op basis van het ontwerp.

Beoordeling verkeersveiligheid	Beoordeling	Aandachtspunt
Variant noord	+	Snelheid, aansluiting Kastanjelaan-West
Variant midden	+	Snelheid en zicht op rotonde, aansluiting Kastanjelaan-West
Variant zuid	+	Zicht door bochten, aansluiting op Kastanjelaan-West

Alle drie de varianten scoren goed, mits bij de verdere uitwerking van het ontwerp rekening wordt gehouden met de genoemde aandachtspunten, zoals snelheid, zicht en de aansluiting van de Kastanjelaan-West op de Spoorlaan.

De vormgeving van de kruising Spoorlaan / Kastanjelaan-West (voorrangskruising of rotonde) is nader te bepalen afhankelijk van de definitieve verkeerscijfers.

Beoordeling cultuurhistorische / landschappelijke inpassing

De cultuurhistorische / landschappelijke inpassing is kwalitatief beoordeeld op basis van expert judgement.

Beoordeling cultuurhistorische / landschappelijke inpassing	Beoordeling	Beschrijving
Variant noord	++	Geen doorsnijding van de bestaande spoordijk. Spoorlaan geheel achter de spoordijk. Bundeling met snelweg. Bestaande groenstructuur aan de Eindstraat kan worden gehandhaafd.
Variant midden	+/-	Doorsnijding van de spoordijk. Aantasting van markant spoorhuisje (Eindstraat 56). Bestaande groenstructuur aan de Eindstraat verdwijnt.
Variant zuid	-	Doorsnijding van de spoordijk. Ronde dicht bij woonhuizen aan de Eindstraat en Molensteeg. Bestaande groenstructuur aan de Eindstraat verdwijnt.

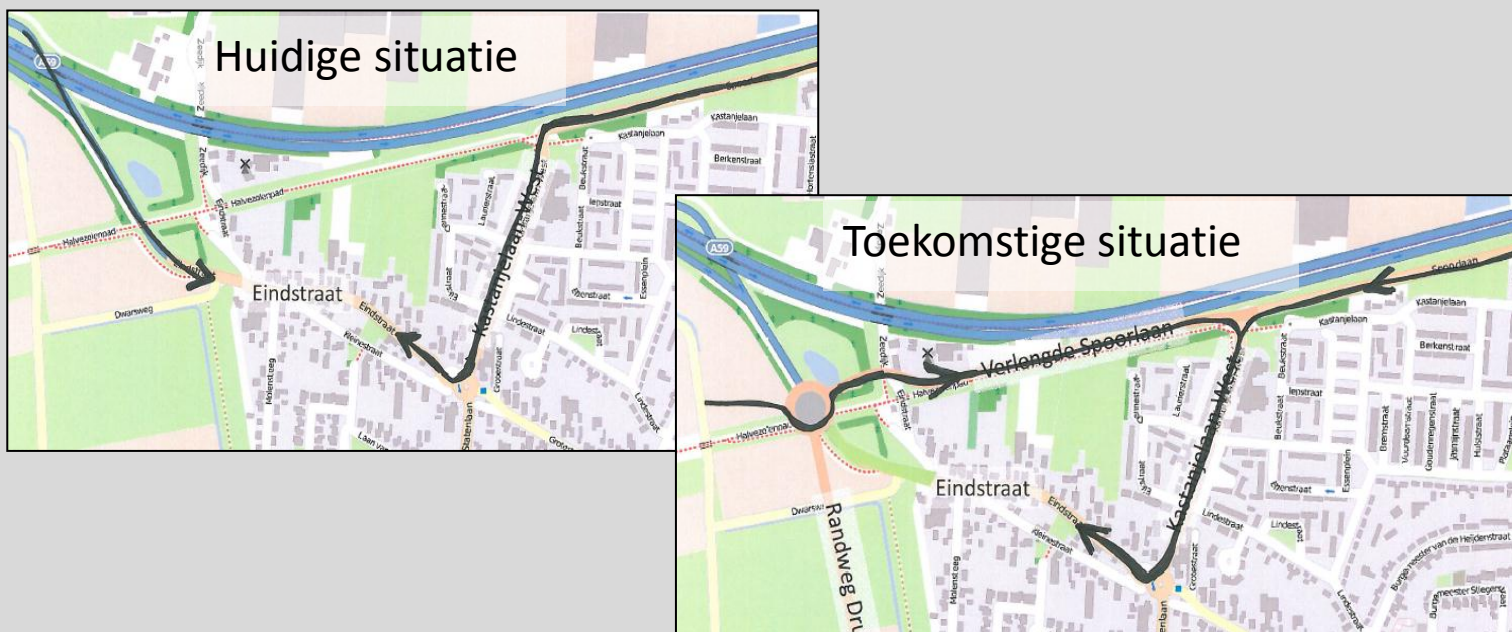
De noordelijke variant scoort het beste wat betreft landschappelijke inpassing.

Beoordeling parkeren

Bij de beoordeling van het aspect parkeren is gekeken naar de mogelijkheden voor bezoekers van het partycentrum om in de buurt te parkeren.

Beoordeling parkeren	Beoordeling	Beschrijving
Variant noord	+/-	De bestaande parkeergelegenheid aan de Parallelweg en de parkeergelegenheid aan de Eindstraat/Zeedijk kunnen benut worden. Echter, de parkeergelegenheid aan de Eindstraat/Zeedijk is minder goed vindbaar omdat de Eindstraat een doodlopende straat wordt.
Variant midden	+/-	De bestaande parkeergelegenheid aan de Parallelweg en de parkeergelegenheid aan de Eindstraat/Zeedijk kunnen benut worden.
Variant zuid	+/-	De bestaande parkeergelegenheid aan de Parallelweg kan benut worden, daarnaast bestaat de mogelijkheid nieuwe parkeergelegenheid aan de Eindstraat te creëren.

Beoordeling bereikbaarheid hulpdiensten



Extra afstand vanuit ziekenhuis Waalwijk is ca. 1 km.

Kosten (inzicht d.d. 18-12-2013)

Van alle varianten zijn kostenramingen gemaakt waarin bouwkosten en vastgoedkosten zijn meegenomen. Alle drie de varianten vallen binnen het budget. De goedkoopste variant wordt met ++ beoordeeld, de duurste variant met +/-.

Kosten	Beoordeling
Variant noord	+/-
Variant midden	++
Variant zuid	+

Advies aan Stuurgroep GOL

Voorkeursvariant bewoners – noord (1/2)

De bewoners uit de schetsgroep hebben unaniem de voorkeur voor de noordelijke variant. Zij hebben daarbij de volgende argumenten:

- De ruimtelijke kwaliteit is bij de noordelijke variant het beste:
 - de polder wordt zo min mogelijk aangetast;
 - alle infrastructuur wordt gebundeld (Spoorlaan tussen de Spoordijk en de Parallelweg, dicht tegen de snelweg aan);
 - de fietsroutes zijn het meest logisch (het fietspad over de Spoordijk kan worden gehandhaafd);
 - de weg en rotonde liggen verder weg van de woningen en er hoeft, vanuit het ruimtebeslag van het ontwerp, geen bebouwing te wijken voor de weg;
 - de noordelijke variant heeft de kleinste groenaantasting;
 - de cultuurhistorische waarden zoals het voormalige spoorhuis (Eindstraat 56) en de Spoordijk worden niet aangetast.
- De noordelijke variant zal geluidsoverlast veroorzaken, maar voor slechts een kleine groep bewoners. Bij de midden- en zuidelijke variant is de groep bewoners die hinder ondervindt groter.

Voorkeursvariant bewoners – noord (2/2)

Een nadeel van de noordelijke variant is dat de kosten hoger zijn dan de kosten voor de andere varianten (informatie d.d. 18-12-2013).

De bewoners benoemen de volgende aandachtspunten bij de noordelijke variant:

- aandacht voor de bereikbaarheid van Drunen voor hulpdiensten;
- voldoende parkeergelegenheid voor het partycentrum aan de Parallelweg;
- leefbaarheid woningen Parallelweg.

Beoordeling varianten midden en zuid

De beoordeling van de bewoners van de middenvariant en zuidelijke variant:

- Alles wat positief is aan de noordelijke variant is negatief voor de middenvariant en de zuidelijke variant.
- Het vastgoedrisico is groter want er zijn meer eigenaren bij betrokken.
- De gasleiding ten zuiden van de waterschapssloot is een aandachtspunt bij de berekening van de kosten van de midden- en zuidelijke variant.
- Bij de zuidelijke variant scoort de logica van de fietsstructuur iets beter dan bij de middenvariant, maar nog steeds slechter dan bij de noordelijke variant.

Vervolgtraject (1/2)

Dringend verzoek van de bewoners aan de stuurgroep:

- Bekijk de oplossingen integraal
 - Lokaal probleem Eindstraat te Drunen
 - Samenhangend daarmee de aansluiting Waalwijk-Oost / Drunen-West op de A59

De uitkomsten van de schetssessies worden op 17 februari 2014 voorgelegd aan een bredere groep wijkbewoners. Vervolgens gaat er een advies namens de bewoners naar de Stuurgroep GOL. Voorstel van de bewoners is dat de stuurgroep een integrale afweging voor het gehele gebied maakt. Dat heeft de voorkeur boven een snelle beslissing over alleen de variant voor Drunen-West. Wel geven de bewoners aan dat ze in dat geval geïnformeerd willen worden over de datum waarop de beslissing wordt genomen. De bewoners vernemen graag (schriftelijk) het besluit van de stuurgroep inclusief argumenten en de manier waarop de voorkeur van de bewoners, kosten van de varianten en de effecten zijn meegewogen.

Vervolgtraject (2/2)

Het vervolgtraject is als volgt:

- 17 februari 2014 Informatieavond voor bewoners Drunen-West
- 20 februari 2014 Stuurgroep GOL

Provinciaal Inpassingsplan:

- Definitieve verkeerscijfers april 2014 beschikbaar
- Opstellen MER
- Opstellen Provinciaal Inpassingsplan 2014-2016
- Exacte onderzoeken uitvoeren en maatregelen bepalen
- Afstemming met bewoners



Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl