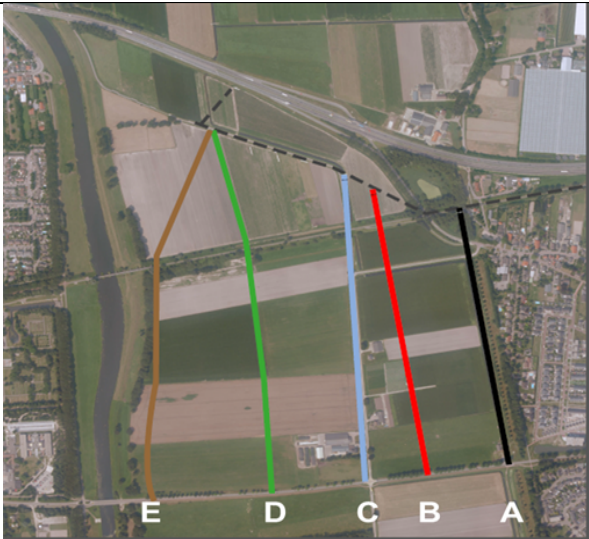


Ambtelijk advies

1. Baardwijkse overlaat

Voor de Baardwijkse overlaat is het ambtelijk advies aan de Stuurgroep GOL om variant A (voorkeursvariant NRD) en variant C (nr. 369) beide mee te nemen in de MER. Dit, omdat variant C ten opzichte van A duidelijke voor- en nadelen heeft, die in de MER in meer detail kunnen worden vergeleken. De overige varianten in het gebied van de Baardwijkse overlaat vallen in de trechtering af (zie overige factsheets).

369	Baardwijkse Overlaat variant C
Beschrijving:	Een van de midden varianten voor een westelijke randweg Drunen.
Bron:	Bewonersavond Baardwijkse Overlaat nov. 2015
Kaartje:	 Kaartje van het idee.  Kaartje van de voorkeursvariant. De westelijke randweg Drunen is in het oranje weergegeven.
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>Ja</u> 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u>

	6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u>	
Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).	1) verkeer & vervoer	Verkeer vanuit het westen van Drunen maakt ten opzichte van alternatief A minder gebruik van aansluiting 40. Toename van verkeer door Drunen. Dit alternatief leidt tot meer verkeer vanuit Waalwijk richting aansluiting 40. Er is daarmee sprake van meer verkeer door Waalwijk richting de Drunenseweg.
	2) geluid	Dit idee ligt verder van de bebouwde kom af en leidt daarom tot minder geluidseffecten in de bebouwde kom dan de voorkeursvariant. Het idee ligt ter hoogte van de Overstortweg. Voor de drie woningen geldt dat de geluidbelasting hoog is.
	3) luchtkwaliteit	Iets lagere concentraties bij de bebouwing in Drunen omdat de weg iets verder weg ligt. Dit effect is overigens minimaal omdat er overall ruimschoots aan de normen wordt voldaan en de bijdrage van een lokale weg aan de luchtkwaliteit zeer beperkt is.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten omdat de doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen (=A59) niet wijzigt. Vervoer van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming wijzigt wel maar dat zal niet resulteren in significante andere risico's vanwege het geringe aantal transporten.
	5) gezondheid (GES)	De geluidseffecten zijn doorslaggevend bij de GES score voor gezondheid (zie geluid).
	6) natuur	Evenals bij de voorkeursvariant leidt het idee tot negatieve effecten op diverse soorten.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Grotere negatieve effecten op met name landschap en cultuurhistorie omdat de doorsnijding van de Baardwijkse plaatsvindt in meer open gebied. Net als de voorkeursvariant kan er gebruik worden gemaakt van een bestaande doorsnijding van de Spoordijk.
	8) bodem en water	Geen onderscheidend verschil in effecten
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Niet onderscheidend
	10) risico's	Niet onderscheidend
	11) kosten	Het idee is duurder in verband met een nieuwe tunnel onder de spoordijk.
	12) mitigeerbaarheid	Ten opzichte van de voorkeursvariant is sprake van grotere effecten op onder meer landschap en cultuurhistorie. Deze effecten kunnen slechts beperkt worden gemitigeerd met een goede inpassing van de weg omdat er sprake is en blijft van een doorsnijding van een open gebied (niet parallel aan de verkaveling). De grotere effecten op oa geluid zijn beter te mitigeren met bijvoorbeeld stil asfalt..
	Afweging	Het idee heeft, ten opzichte van de voorkeursvariant, duidelijk voor- en nadelen. Geadviseerd wordt om dit idee in meer detail te vergelijken met de voorkeursvariant.

2. Vlijmen-Oost

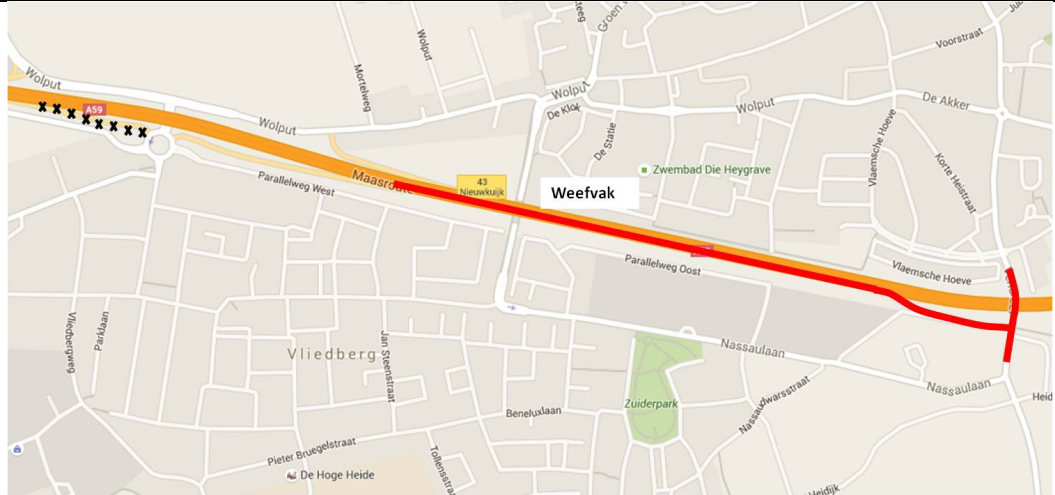
Voor Vlijmen-Oost is het ambtelijk advies aan de Stuurgroep GOL om de doorsteek tussen Meliestraat en Vijfhoevenlaan (nr. 386) nader te onderzoeken. Het idee is aanvullend op de voorkeursvariant (randweg Vlijmen). Vanwege de lokale effecten is het verzoek aan de gemeente Heusden om hierover een besluit te nemen. De overige varianten in het gebied Vlijmen-Oost vallen in de trechtering af (zie overige factsheets).

386	Doorsteek Meliestraat	
Beschrijving:	Voorgesteld wordt om een extra ontsluiting te realiseren via een doorsteek richting de Vijfhoevenlaan	
Bron:	Bewonersavond Vlijmen-Oost nov. 2015	
Kaartje:	 Ligging doorsteek nader te bepalen Kaartje van het idee.	
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>Ja</u> 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u> 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u>	
Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).	1) verkeer & vervoer	Het idee leidt tot een geringe afname van verkeer op de Vijfhoevenlaan. Er is tevens een beperkte toename op het westelijk deel van de Meliestraat. De doorsteek geeft voor de bewoners uit Meliepark een snellere verbinding met de randweg Vlijmen.
	2) geluid	Het idee leidt, ten opzichte van de voorkeursvariant tot iets mindere belasting op de Vijfhoevenlaan. Bij de woningen naast de nieuwe ontsluiting neemt de geluidsbelasting lokaal toe.
	3) luchtkwaliteit	Geen onderscheidende effecten.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten.
	5) gezondheid (GES)	De geluidseffecten zijn doorslaggevend bij de GES score voor gezondheid (zie geluid).
	6) natuur	Niet onderscheidend vanwege ligging in de bebouwde kom.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie,	Niet onderscheidend vanwege ligging in de bebouwde kom.

	archeologie (incl. landbouw).	
	8) bodem en water	Het idee heeft meer effecten omdat het idee uit gaat van meer nieuwe infrastructuur.
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Geen onderscheidende aspecten.
	10) risico's	Het idee bevat meer (nieuwe) infrastructuur en kent dus iets hogere risico's bijvoorbeeld als het gaat om verwerving van grond en/of opstallen.
	11) kosten	Beperkte meerkosten
	12) mitigeerbaarheid	Niet van toepassing.
	Afweging	Het idee is aanvullend op de voorkeursvariant. Het idee wordt aan de Stuurgroep GOL voorgelegd. Vanwege de lokale effecten is het verzoek aan de gemeente Heusden om hierover een besluit te nemen.

3. Aansluiting Nieuwkuijk

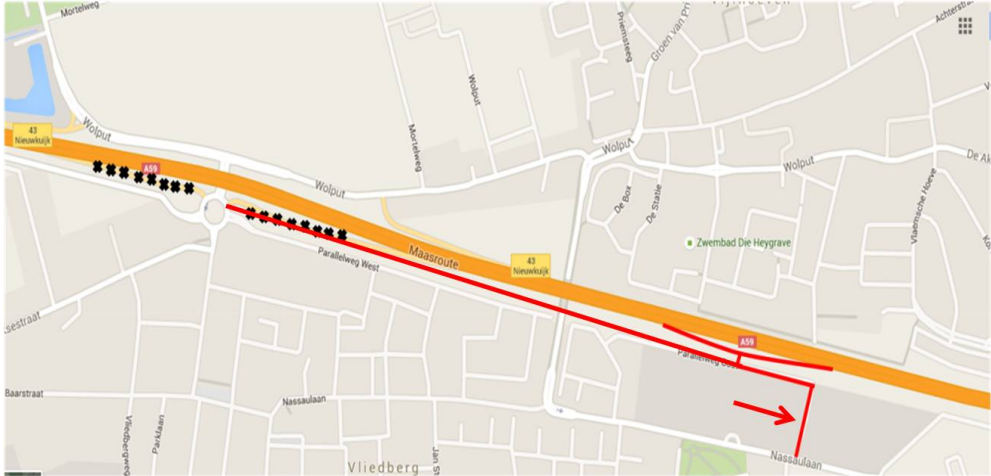
Voor Nieuwkuijk is het ambtelijk advies aan de Stuurgroep GOL om een zestal varianten (nr. 437, 438, 439, 442, 444 en 445) in de Stuurgroep, met inbegrip van Rijkswaterstaat, te bespreken. Een aantal varianten wijkt namelijk af van het beleid van Rijkswaterstaat. Het advies is om deze varianten kort nader te onderzoeken en daarna een besluit te nemen welke variant het MER ingaat. De overige varianten in het gebied Nieuwkuijk vallen in de trechtering af (zie overige factsheets).

Nr. 437	Afrif 43 eraf halen, nieuwe afrif richting Vendreef	
Beschrijving:	Verplaatsen van de zuidelijke afrif 43 naar het bedrijventerrein bij de Nassaulaan. De noordelijke toe- en afritten blijven ongewijzigd. Weefvak is noodzakelijk.	
Bron:	Overig	
Kaartje:	 Kaartje van het idee  Kaartje van de voorkeursvariant. De toe- en afritten van aansluiting 43 en de secundaire wegen zijn in het oranje weergegeven.	
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>Ja</u>, (maar strijdig met beleid van RWS vanwege geen hele aansluiting) 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u> 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u> (niet met zekerheid te zeggen omdat er geen raming is, daarom uit voorzorg Ja om het idee niet onterecht af te laten vallen).	
Resultaat stap 3 (=	1) verkeer & vervoer	De verkeersintensiteit op de A59 blijft gelijk. Op de Wolput neemt het

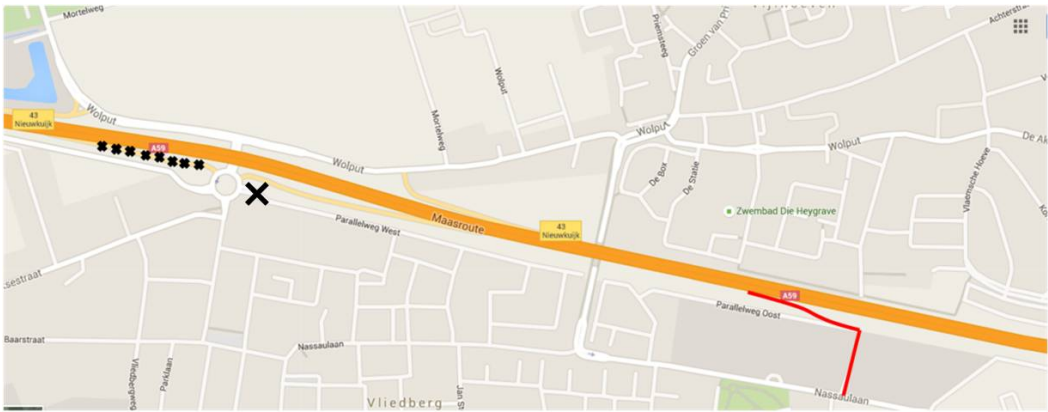
integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).		verkeer met circa 25% af. Op de Jonkheer de la Courtstraat neemt het verkeer af met 25%. Door het verplaatsen van de afrit 43 zuid neemt het verkeer op de Nassaulaan met circa 60-100% toe.
	2) geluid	De geluidsbelasting neemt af bij de wegen waar het verkeer afneemt en neemt toe bij de wegen waar het verkeer toeneemt. De afname op de Wolput en de Jonkheer de la Courtstraat is voor het menselijk oor net waarneembaar (afname circa 1,5 dB). Bij de Nassaulaan neemt het geluid hoorbaar toe met circa 2 a 3 dB.
	3) luchtkwaliteit	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer. De consequenties hiervan zijn relatief beperkt omdat overal ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan en het effect van nieuwe infrastructuur op de luchtkwaliteit relatief beperkt is.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten omdat de doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen (=A59) niet wijzigt. Vervoer van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming wijzigt wel maar dat zal niet resulteren in significante andere risico's vanwege het geringe aantal transporten.
	5) gezondheid (GES)	Geluid is doorslaggevend voor de GES score (zie criterium 2).
	6) natuur	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	8) bodem en water	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Met de huidige gegevens is dit niet onderscheidend.
	10) risico's	Onvolledige aansluitingen zijn niet conform RWS beleid. Een onvolledige aansluiting geeft onduidelijkheid voor de weggebruiker. Dit kan onveilige situaties in de hand werken. Daarnaast is de aansluiting voor de weggebruiker niet logisch: eerst een oprit, en dan een afrit. Dit kan onveilige situaties in de hand werken.
	11) kosten	Er zijn onvoldoende eenduidige gegevens bekend om het idee te kunnen vergelijken met de voorkeursvariant.
	12) mitigeerbaarheid	Met de huidige gegevens is dit niet onderscheidend.
	Afweging	Het idee scoort gelijk aan of beter dan de voorkeursvariant in de NRD. Het idee wordt aan de Stuurgroep GOL aangeboden ter afweging en besluitvorming.

438	Toerit 43 eraf halen, nieuwe toerit bij Industriestraat
Beschrijving:	Zuidelijke toerit van aansluiting 43 sluiten en een nieuwe toerit realiseren bij de industriestraat met parallelweg.
Bron:	Ingekomen variant tijdens bewonersavond 19 november 2015
Kaartje:	 Kaartje van het idee  Kaartje van de voorkeursvariant. De toe- en afritten van aansluiting 43 en de secundaire wegen zijn in het oranje weergegeven.
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>Ja</u>, (maar strijdig met beleid van RWS vanwege geen hele aansluiting) 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u> 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u> (niet met zekerheid te zeggen omdat er geen raming is, daarom uit voorzorg Ja om het idee niet onterecht af te laten vallen).

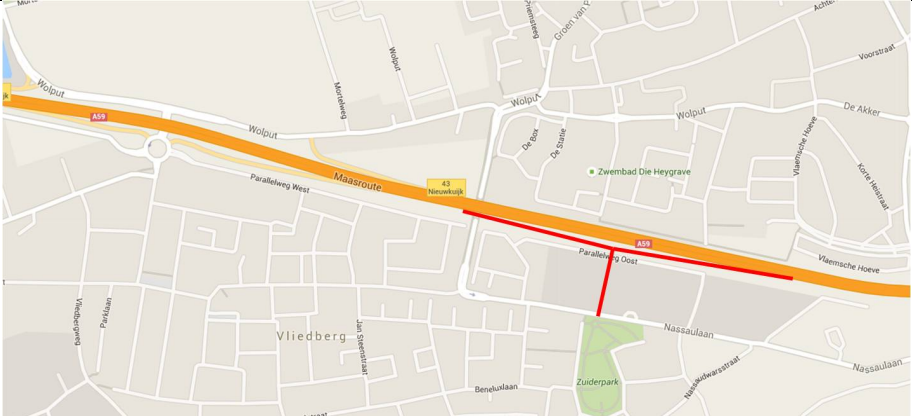
Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).	1) verkeer & vervoer	De verkeersintensiteit op de A59 blijft gelijk. Op de Wolput neemt het verkeer met circa 5% af. Op de Jonkheer de la Courtstraat neemt het verkeer af met 25%. Door het verplaatsen van de oprit 43 zuid neemt het verkeer op de Nassaulaan met circa 60% toe.
	2) geluid	De geluidsbelasting neemt af bij de wegen waar het verkeer afneemt en neemt toe bij de wegen waar het verkeer toeneemt.
	3) luchtkwaliteit	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer. De consequenties hiervan zijn relatief beperkt omdat overall ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan en het effect van nieuwe infrastructuur op de luchtkwaliteit relatief beperkt is.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten omdat de doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen (=A59) niet wijzigt. Vervoer van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming wijzigt wel maar dat zal niet resulteren in significante andere risico's vanwege het geringe aantal transporten.
	5) gezondheid (GES)	Geluid is doorslaggevend voor de GES score (zie criterium 2).
	6) natuur	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	8) bodem en water	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Met de huidige gegevens is dit niet onderscheidend.
	10) risico's	Onvolledige aansluitingen zijn niet conform RWS beleid. Er is bij deze variant sprake van een 3'/4 en 1'/4 aansluiting. Een onvolledige aansluiting geeft onduidelijkheid voor de weggebruiker. Dit kan onveilige situaties in de hand werken.
	11) kosten	Er zijn onvoldoende eenduidige gegevens bekend om het idee te kunnen vergelijken met de voorkeursvariant.
	12) mitigeerbaarheid	Met de huidige gegevens is dit niet onderscheidend.
	Afweging	Het idee scoort gelijk aan of beter dan de voorkeursvariant in de NRD. Het idee wordt aan de Stuurgroep GOL aangeboden ter afweging en besluitvorming.

Nr. 439	Afwikkeling van de aansluiting oostelijker aansluiten op Nassaulaan	
Beschrijving:	Het zuidelijke deel van aansluiting 43 wordt afgesloten en er wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd naar het oosten met een parallelweg. Deze wordt oostelijker op de Nassaulaan aangesloten. Er komt een geluidsscherm tussen de bebouwing en de nieuwe parallelweg.	
Bron:	Ingekomen variant tijdens bewonersavond 19 november 2015	
Kaartje:	 Kaartje van het idee  Kaartje van de voorkeursvariant. De toe- en afrit en van aansluiting 43 en de secundaire wegen zijn in het oranje weergegeven.	
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 1. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>Ja</u> 4. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u> 5. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u> (niet met zekerheid te zeggen omdat er geen raming is, daarom uit voorzorg Ja om het idee niet onterecht af te laten vallen).	
Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).	1) verkeer & vervoer	Het verkeer op de A59 blijft gelijk. Op de Wolput en de Jonkheer de la Courtstraat neemt het verkeer met circa 25% af. Op de Burgemeester Houtplein neemt het verkeer met 20% toe. Door het verplaatsen van de zuidelijke toe- en afritten zal het verkeer het lokale wegennet bereiken en/of verlaten via de parallelweg en de Nassaulaan. Op de parallelweg tussen de Tunnelweg en de Industrieweg neemt het verkeer sterk toe. Op de Nassaulaan tussen de Industrieweg en de Tunnelweg neemt het verkeer met circa 30-90% toe. Aan de zijde van de Vendreef verdubbelt het verkeer.
	2) geluid	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer waarbij met name bij de Nassaulaan sprake is van een waarneembare toename van de geluidbelasting (daarvan is sprake bij een verandering van de verkeersintensiteit van circa 30%. Een verandering van de intensiteit met minder dan 30% is vanwege het logaritmische karakter van het menselijk

		oor niet goed waarneembaar).
	3) luchtkwaliteit	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer. De consequenties hiervan zijn relatief beperkt omdat overal ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan en het effect van nieuwe infrastructuur op de luchtkwaliteit relatief beperkt is.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten omdat de doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen (=A59) niet wijzigt. Vervoer van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming wijzigt wel maar dat zal niet resulteren in significante andere risico's vanwege het geringe aantal transporten.
	5) gezondheid (GES)	Geluid is doorslaggevend voor de GES score (zie criterium 2).
	6) natuur	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	8) bodem en water	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Met de huidige gegevens is dit niet onderscheidend.
	10) risico's	-
	11) kosten	Er zijn onvoldoende eenduidige gegevens bekend om het idee te kunnen vergelijken met de voorkeursvariant.
	12) mitigeerbaarheid	Met de huidige gegevens is dit niet onderscheidend.
	Afweging	Het idee scoort gelijk aan of beter dan de voorkeursvariant in de NRD. Het idee wordt aan de Stuurgroep GOL aangeboden ter afweging en besluitvorming.

Nr. 442	Afsluiten afrit 43 zuid icm verplaatsen afrit naar het Oosten geoptimaliseerd	
Beschrijving:	Afrif 43 eraf halen, nieuwe afrif bij Industriestraat. Afrif aansluiting 43 eraf halen en een nieuwe afrif bij industriestraat zonder parallelweg en met knip in de Parallelweg-West (variant op 437).	
Bron:	Overig	
Kaartje:	 Kaartje van het idee  Kaartje van de voorkeursvariant. De toe- en afritten van aansluiting 43 en de secundaire wegen zijn in het oranje weergegeven.	
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>Ja</u>, (maar strijdig met beleid van RWS vanwege geen hele aansluiting) 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u> 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u> (niet met zekerheid te zeggen omdat er geen raming is, daarom uit voorzorg Ja om het idee niet onterecht af te laten vallen).	
Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).	1) verkeer & vervoer	Het verkeer op de A59 blijft gelijk. Op de Wolput neemt het verkeer met circa 20% af. Op de Jonkheer de la Courtstraat neemt het verkeer met 10% af. Aan de noordzijde van de A59 neemt de verkeersdruk op het wegennet af. Op de Nassaulaan tussen de Industrieweg en de Vendreef neemt het verkeer toe met 65-80%.
	2) geluid	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer waarbij met name bij de Nassaulaan sprake is van een waarneembare toename van de geluidbelasting (daarvan is sprake bij een verandering van de verkeersintensiteit van circa 30%. Een verandering van de intensiteit met minder dan 30% is vanwege het logaritmische karakter van het menselijk oor niet goed waarneembaar).
	3) luchtkwaliteit	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer. De consequenties hiervan zijn relatief beperkt omdat overal ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan en het effect van nieuwe infrastructuur op de luchtkwaliteit relatief beperkt is.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten omdat de doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen (=A59) niet wijzigt. Vervoer van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming wijzigt wel maar dat zal niet resulteren in significante andere risico's vanwege het geringe aantal transporten.

	5) gezondheid (GES)	Geluid is doorslaggevend voor de GES score (zie criterium 2).
	6) natuur	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	8) bodem en water	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Er zijn onvoldoende eenduidige gegevens bekend om het idee te kunnen vergelijken met de voorkeursvariant.
	10) risico's	Onvolledige aansluitingen zijn niet conform RWS beleid. Er is bij deze variant sprake van een 3'/4 en 1'/4 aansluiting. Een onvolledige aansluiting geeft onduidelijkheid voor de weggebruiker. Dit kan onveilige situaties in de hand werken.
	11) kosten	Er zijn onvoldoende eenduidige gegevens bekend om het idee te kunnen vergelijken met de voorkeursvariant.
	12) mitigeerbaarheid	Er zijn onvoldoende eenduidige gegevens bekend om het idee te kunnen vergelijken met de voorkeursvariant.
	Afweging	Het idee is een variant op 437. Variant 437 wordt aan de Stuurgroep aangeboden ter afweging. De knip in de Parallelweg-West (extra maatregel ten opzichte van 437) wordt in het vervolgproces nader beschouwd (nadere uitwerking.).

Nr. 444	Zuidelijke aansluiting 43 verplaatsen naar het oosten	
Beschrijving:	De zuidelijke toe- en afrit van aansluiting 43 verplaatsen naar het oosten, zonder parallelweg.	
Bron:	Doorontwikkeling zienswijze NRD	
Kaartje:	 Kaartje van het idee  Kaartje van de voorkeursvariant. De toe- en afritten van aansluiting 43 en de secundaire wegen zijn in het oranje weergegeven.	
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerprichtlijnen (NOA)? <u>Ja</u> 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u> 6. Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u>	
Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).	1) verkeer & vervoer	Op de Wolput neemt het verkeer af met circa 20%. Op de Jonkheer de la Courtstraat neemt het verkeer af met circa 40%. Door het verplaatsen van de zuidelijke toe- en afritten zal een groot deel van het verkeer het lokale wegennet bereiken en/of verlaten via de Tunnelweg en Nassaulaan. Dit zorgt voor een grote stijging van het verkeer op de Nassaulaan en de wegen van/naar de Nassaulaan. (meer dan verdubbeling)
	2) geluid	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer waarbij met name bij de Jonkheer de la Courtstraat sprake is van een waarneembare afname van de geluidbelasting en bij de Nassaulaan (en aan/toevoerwegen) sprake is van een waarneembare toename van de geluidsbelasting. NB. Een verandering van de intensiteit met minder dan circa 30% is vanwege het logaritmische karakter van het menselijk oor niet goed waarneembaar. Bij meer dan circa 30% verschil in verkeersintensiteit is verschil in geluidsbelasting wel waarneembaar.
	3) luchtkwaliteit	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer. De consequenties hiervan zijn relatief beperkt omdat overal ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan en het effect van nieuwe infrastructuur op de luchtkwaliteit relatief beperkt is.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten omdat de doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen (=A59) niet wijzigt. Vervoer van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming wijzigt wel maar dat zal niet resulteren in significante andere risico's vanwege het geringe aantal transporten.
	5) gezondheid (GES)	De geluidseffecten zijn doorslaggevend bij de GES score voor gezondheid

		(zie geluid).
	6) natuur	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	8) bodem en water	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	10) risico's	-
	11) kosten	Het idee is duurder omdat er een nieuwe op- en afrit gerealiseerd moet worden inclusief aankoop van grond en opstallen. Het idee leidt ten opzichte van de voorkeursvariant ook tot minderkosten omdat de rotonde bij aansluiting 43 niet aangepast hoeft te worden maar de extra kosten zijn hoger dan deze "besparing".
	12) mitigeerbaarheid	Niet onderscheidend in dit stadium.
	Afweging	Het idee scoort gelijk aan of beter dan de voorkeursvariant in de NRD. Het idee wordt aan de Stuurgroep GOL aangeboden ter afweging en besluitvorming.

Nr. 445		Zuidelijke aansluiting 43 verplaatsen naar het oosten met parallelweg
Beschrijving:	De zuidelijke toe- en afrit van aansluiting 43 verplaatsen naar het oosten, naar bedrijventerrein het hoog, met parallelweg.	
Bron:	Doorontwikkeling zienswijze NRD	
Kaartje:	 Kaartje van het idee  Kaartje van de voorkeursvariant. De toe- en afrit en van aansluiting 43 en de secundaire wegen zijn in het oranje weergegeven.	
Resultaat stap 2 (toetsing aan 6 randvoorwaarden)	1. Is het een uniek en concreet idee waarvoor een wezenlijk ander ontwerp nodig is? <u>Ja</u> 2. Worden Grassen, Geerpark en Haven 8 ontsloten met nieuwe infrastructuur? <u>Ja</u> 3. Geen (of zo min mogelijk) extra doorsnijding van N2000 en/of EHS? <u>Ja</u> 4. Ontwerp kan voldoen aan ontwerp-richtlijnen (NOA)? <u>Ja</u> 5. GOL-doelen voor natuur, water, landbouw en fietsroutes zijn mogelijk? <u>Ja</u> Het idee kost minder dan 7,5 mln euro extra aan kosten? <u>Ja</u>	
Resultaat stap 3 (= integrale beoordeling met bestaande informatie. Vergelijking ten opzichte van de voorkeursvariant die in de NRD is opgenomen).	1) verkeer & vervoer	Op de Wolput en de Jonkheer de la Courtstraat neemt het verkeer af met circa 30% af. Door het verplaatsen van de zuidelijke toe- en afritten zal een groot deel van het verkeer het lokale wegennet bereiken en/of verlaten via de Nassaulaan. Dit zorgt voor een stijging van het verkeer op de Nassaulaan (+60-160%) en Tunnelweg en de Vendreef.
	2) geluid	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer waarbij langs de Wolput en de Jonkheer de la Courtstraat sprake is van een waarneembare verlaging van de geluidsbelasting. Met name bij de Nassaulaan is sprake is van een waarneembare toename van de geluidsbelasting.
	3) luchtkwaliteit	Er vindt een herverdeling plaats van verkeer. De consequenties hiervan zijn relatief beperkt omdat overal ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan en het effect van nieuwe infrastructuur op de luchtkwaliteit relatief beperkt is.
	4) externe veiligheid	Geen onderscheidende effecten omdat de doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen (=A59) niet wijzigt. Vervoer van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming wijzigt wel maar dat zal niet resulteren in significante andere risico's vanwege het geringe aantal transporten.
	5) gezondheid (GES)	De geluidseffecten zijn doorslaggevend bij de GES score voor gezondheid (zie geluid).
	6) natuur	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	7) landschap, recreatie, cultuurhistorie, archeologie (incl. landbouw).	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	8) bodem en water	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	9) maakbaarheid/vergunbaarheid	Geen onderscheidend verschil in effecten omdat de verschillen tussen het idee en de voorkeursvariant zijn gelegen in de bebouwde kom.
	10) risico's	-
	11) kosten	Het idee is duurder omdat er een nieuwe op- en afrit gerealiseerd moet

		worden inclusief aankoop van grond en opstallen. Het idee leidt overigens ten opzichte van de voorkeursvariant ook tot minderkosten omdat de rotonde bij aansluiting 43 niet aangepast hoeft te worden maar de extra kosten zijn hoger dan deze "besparing".
	12) mitigeerbaarheid	Niet onderscheidend in dit stadium.
	Afweging	Het idee scoort gelijk aan of beter dan de voorkeursvariant in de NRD. Het idee wordt aan de Stuurgroep GOL aangeboden ter afweging en besluitvorming.