

Statenvoorstel 24/11 A

Voorgestelde

behandeling:

PS-vergadering : 1 juli 2011

Statencommissie : Commissie voor Mobiliteit en Financiën
Commissie voor Ruimtelijke Ontwikkeling en
Wonen d.d. 17 juni 2011

's-Hertogenbosch

Onderwerp

Structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost'.

Datum

5 april 2011

DIS-nummer

2742291

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Bijlagen

Diversen

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

1. Samenvatting

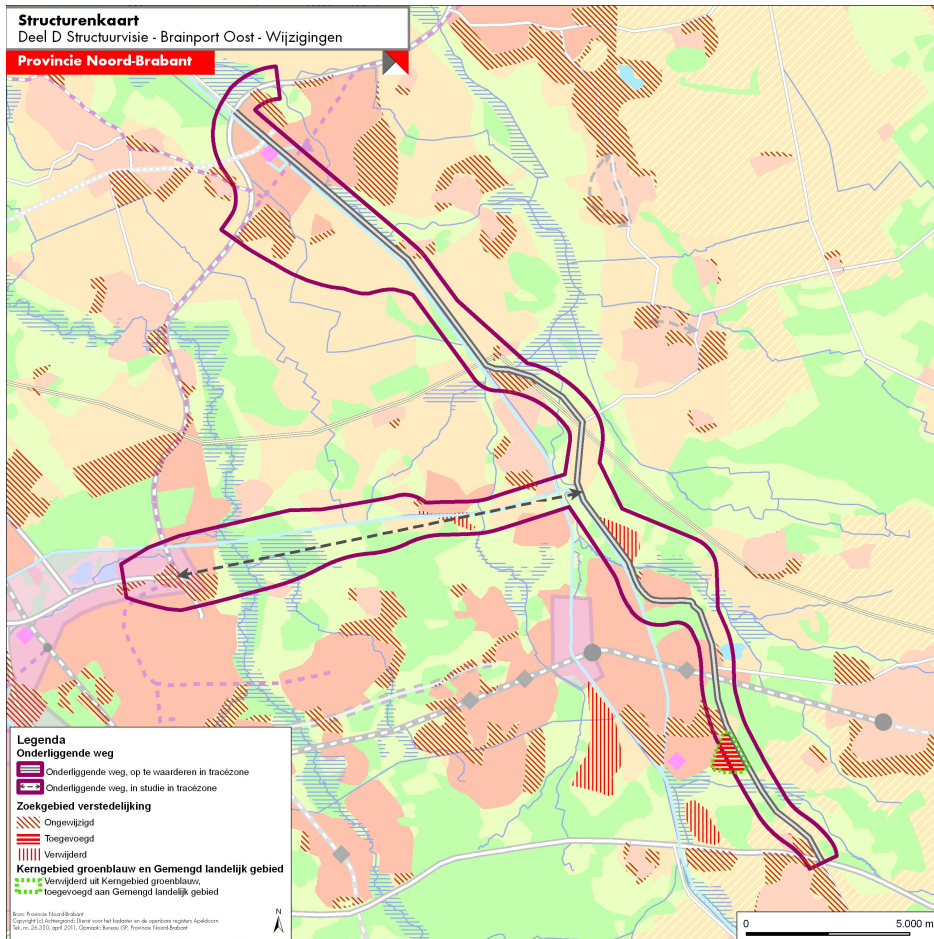
In deel D van de provinciale Structuurvisie R.O. Noord-Brabant maakt de provincie strategische keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling van het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond. Het betreft concreet twee zaken:

- 1 De keuze voor een tracézone voor de Noordoostcorridor, namelijk het Wilhelmina-alternatief met opwaardering van de N279;
- 2 Ruimte voor de ontwikkeling van werklocaties in het oostelijk deel van de regio, namelijk Varenschut, BZOB-bos en Bemmer IV.

Het is nodig om de provinciale structuurvisie aan te vullen en deels aan te passen, omdat met de keuzes voor hiervoor genoemde ruimtelijke ontwikkelingen onderdelen van provinciale ruimtelijke structuur wijzigen.

Brainport Oost is één van de negen gebiedsontwikkelingen uit de structuurvisie RO. De gebiedsontwikkeling Brainport Oost bestaat, naast de Noordoostcorridor en de MEROS-ontwikkellocaties, ook uit het Rijk van Dommel en Aa (gebied tussen Eindhoven en Helmond). De provincie werkt samen met twaalf gemeenten, het SRE, twee waterschappen en het Rijk en afgestemd met de maatschappelijke partijen aan de integrale ontwikkeling van dit deel van de Brainport regio. Dit is in het afsprakenkader Brainport Oost (Rijk, provincie en SRE, februari 2010) vastgelegd.

2. Hoofddlijnen van de structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost'



2.1 Inleiding

De discussie over het voltooien van de Ruit om Eindhoven-Helmond kent een lange voorgeschiedenis. U heeft op eerdere momenten daarvoor de volgende kaders aangegeven en besluiten genomen:

- Het Bestuursakkoord Vertrouwen in Brabant (april 2007), daarin is het completeren van de Ruit om Eindhoven concreet genoemd;
- De Interimstructuurvisie Ruimtelijke Ordening (juli 2008), daarin is de Ruit rond Eindhoven-Helmond opgenomen als studieproject;
- Het BMIT 2010-2014 (uitvoeringsprogramma PVVP) (november 2009), daarin is de N279-Zuid/Noordoostcorridor als provinciale verkenning opgenomen;

Daarnaast is er een intensief regionaal bestuurlijk traject doorlopen in het kader van de pilot-MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad. Deze landelijke pilot heeft geleid tot het ondertekenen van een Bereikbaarheidsprogramma

Zuidoostvleugel BrabantStad (2007), waarin het voltooiën van de Ruit rond Eindhoven – Helmond opgenomen is in het perspectief van een integrale ruimtelijke visie voor de regio.

Op 5 oktober 2010 hebben wij het ontwerp van de structuurvisie deel d 'Brainport Oost' vastgesteld. U heeft dit ontwerp op 22 oktober 2010 besproken en vrijgegeven voor vooroverleg. De ontwerp Structuurvisie ro deel d 'Brainport Oost' heeft in de maanden november en december 2010 ter visie gelegen ten behoeve van inspraak.

Er zijn circa 1250 inspraakreacties bij ons ingekomen. Wij hebben deze samengevat en van een reactie voorzien in de Nota van Zienswijzen. Tijdens de inspraakperiode is tevens advies uitgebracht door de provinciale omgevingscommissie en heeft de commissie MER advies gegeven over de opgestelde plan- MER'en voor de Noordoostcorridor en MEROS

De inspraak en advisering heeft op onderdelen geleid tot aanpassing van de Structuurvisie ro deel D 'Brainport Oost'. Daarnaast zijn er ook ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. In de concept-structuurvisie ro deel D 'Brainport Oost' d.d. 5/12 april 2011, die als bijlage bij ons voorstel is gevoegd, hebben wij de wijzigingen ten opzichte van de ontwerp-Structuurvisie RO zichtbaar weergegeven. De hoofdlijnen van alle aangebrachte wijzigingen zijn opgenomen in de Nota van wijzigingen.

2.2 Hoofdlijnen voorstel stedelijke ontwikkeling (MEROS)

Via het MER voor het Oostelijke deel van de Stedelijke regio (MEROS) is gezocht naar geschikte woon- en werklocaties in de regio Helmond. De zoektocht bleek lastig vanwege de vele belemmeringen vanuit leefbaarheidsperspectief of natuurkwaliteit. Uiteindelijk zijn 2 woonlocaties (Goor en Lungendonk) en 3 werklocaties naar voren gekomen (Varenschut, BZOB-bos en Bemmer IV).

Vanuit recente inzichten is inmiddels gebleken dat de volledige woningbouwopgave tot 2020 via bestaande plannen, inbreiding en herstructurering plaats kan vinden. Er hoeft nu dus geen zoekruimte te worden aangewezen om de geselecteerde nieuwbouwlocaties Goor en Lungendonk te kunnen ontwikkelen.

Qua werklocaties is de locatie Varenschut, ten zuiden van Helmond het meest geschikt. Deze locatie zal als eerstvolgende werklocatie ontwikkeld worden. De volgorde van de ander locaties (BZOB-bos en Bemmer IV) zal via het regionale ruimtelijk overleg nader bepaald worden. De BZOB locatie (oostelijk van Helmond) is verkozen boven de locatie Dicsdonk (zuidelijk van Helmond).

Deze keuze is ondermeer geënt op aansluitingsvoordelen bij bestaande bedrijvigheid (compacte stad) en de relatie met infrastructuur (N279). De in de EHS gelegen locatie BZOB-bos kan alleen gerealiseerd worden via compensatie van de aanwezige natuurwaarden.

2.3 Hoofdlijnen voorstel Noordoostcorridor

Probleem-, doelstelling en nut en noodzaak.

De MIRT-Verkenning wees op basis van de eerste 6 stappen van de Zevensprong van Verdaas uit dat de reeds geplande maatregelen voor stap 1 t/m 6 weliswaar aanzienlijk zijn, maar nog onvoldoende oplossend vermogen hebben om de verwachte toename van het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. De grenzen van de capaciteit van doorgaande wegen worden overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De verwachte toename van verkeer in 2020 kan naast bereikbaarheidsknelpunten negatieve effecten op de leefomgeving voor mens en dier opleveren. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en daarna, door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas). Hierbij houden we rekening met alle omgevingsaspecten. Het PlanMER geeft een nadere onderbouwing aan nut en noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling van infrastructuur in de Noordoostcorridor.

De volgende **alternatieve tracézones** zijn onderzocht en vergeleken.

- Opwaarderen N279 = aanpassen N279 tot een regionale weg met 2x2 rijstroken tussen A50 bij Veghel en A67 bij Asten; zonder een nieuwe oostwestverbinding aan te leggen.
- Wilhelmina-alternatief = nieuwe oostwestverbinding aanleggen ten zuiden langs het Wilhelminakanaal; zonder opwaarderen N279.
- Wilhelmina-alternatief; met opwaarderen N279.
- Noordelijk alternatief A50 = Nieuwe oostwestverbinding vanaf de A50 bij St.Oedenrode tot aansluiting op de N279 bij Boerdonk; met opwaarderen N279.
- Noordelijk alternatief A58 = nieuwe oostwestverbinding vanaf A58 bij Ekkersrijt zuidelijk van het Wilhelminakanaal en na de Dommelpassage afbuigend in noordelijke en daarna in oostelijke richting tot aansluiting op N279 bij Boerdonk; met opwaarderen N279.

Een essentiële randvoorwaarde voor de Noordoostcorridor is het bieden van oplossend vermogen om de verwachte toename van dat verkeer in de regio te geleiden en bij te dragen aan de doelen van Brainport. **De resultaten uit het planMER** wijzen uit dat het alternatief van een oostwestverbinding langs het Wilhelminakanaal met het opwaarderen van de N279 daarvoor de beste mogelijkheid biedt, vooral op:

- Robuustheid: bij calamiteiten en toekomstgericht meeste bruikbare capaciteit
- Verkeersluwer middengebied: dit alternatief leidt tot de sterkste afname van het (lokaal en/of regionaal) verkeer op de A270, zodat deze weg de verbindende functie tussen Eindhoven en Helmond kan blijven vervullen. Verder kan de A270 afgewaardeerd worden, zodat kansen ontstaan voor het verder ontwikkelen van het Rijk van Dommel en Aa. Dit alternatief kan naar verhouding 2 x zoveel regionaal en lokaal verkeer verwerken, met daardoor verlichting op andere wegen in het Rijk van Dommel en Aa en – in mindere mate – het bewoonde gebied en op leefkwaliteit in woonkernen. De beide noordelijke alternatieven doen dit in mindere mate; de overige alternatieven dragen hier niets aan bij.
- Bereikbaarheid clusters: via de N279 en de Wilhelminakanaal oost-westverbinding kan het overige lokale en regionale verkeer worden afgewikkeld, met o.a. kansen voor de bereikbaarheid van de clusters. Voor ‘bereikbaarheid clusters’ zijn de alternatieven niet onderscheidend t.o.v. elkaar, maar hebben wel een positief effect.

Alle in het plan-m.e.r. onderzochte alternatieven hebben zonder aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen negatieve gevolgen voor natuur, milieu en leefomgeving. Daarom achten wij het van groot belang om bij de tracékeuze in de volgende fase bij het ontwerp, de vormgeving en het materiaalgebruik in ieder geval zeer veel aandacht te besteden aan het voorkomen van deze negatieve effecten, zodat deze worden omgezet in kansen en ook nieuwe ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten worden gerealiseerd. Bij de afweging is op basis van de resultaten van de planMER ook rekening gehouden met de kosten, de ruimtelijk-economische ontwikkelkansen vanuit de samenhang binnen de Zuidoostvleugel/ Brainportambitie en het bestuurlijk draagvlak.

Het Wilhelmina-alternatief vergt weliswaar een groot landschappelijk offer, maar draagt verreweg het meeste bij aan de doelen. Wetende dat in de volgende fase een aantal aandachtspunten (zoals koppeling van groene gebieden, doorsnijding van het Dommeldal en leefbaarheid van Laarbeek, Helmond, Veghel en kleine kernen) moet worden uitgewerkt en dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn kiezen we voor het Wilhelmina-alternatief met opwaardering van de N279 tussen Veghel en Asten.

3. Insppraak, participatie en advisering

3.1 Advies stuurgroep

De stuurgroep Brainport oost heeft op 10 september 2010 een unaniem advies aan Gedeputeerde Staten afgegeven. In de stuurgroep zitten het Rijk, de provincie, het SRE, twee waterschappen en de betrokken 12 gemeenten. Dat advies luidt op hoofdlijnen:

- Van de 5 onderzochte alternatieven op basis van de beschreven afweging te kiezen voor het ‘Wilhelmina alternatief met opgewaardeerde N279 tussen Veghel en de A67’ als bestuurlijk voorkeursalternatief. Het voorlopig bestuurlijk advies van 26 februari 2010 wordt hiermee bevestigd en omgezet in een definitief advies;
- Dit advies te betrekken bij de besluitvorming over de partiële herziening van de Provinciale Structuurvisie die voorziet in het vastleggen van het voorkeursalternatief van de Noordoostcorridor;
- De besluitvorming over het exacte tracé voor de Noordoostcorridor ter hand te nemen en uit te werken in de vorm van een Provinciaal Inpassingsplan, in combinatie met een project-m.e.r.;
- De investering in een breed bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor de Noordoostcorridor voort te zetten en de Stuurgroep en Adviesgroep Brainport Oost en de projectgroep Noordoostcorridor te betrekken bij de verdere voorbereiding van de besluitvorming over Noordoostcorridor.

De stuurgroep heeft aanvullend een aantal aandachtspunten geformuleerd voor het vervolgonderzoek in de fase van project-m.e.r. en inpassingsplan, deze zijn in het voorstel voor de structuurvisie ro deel D ‘Brainport Oost’ opgenomen.

De stuurgroep heeft op 15 december 2010 geadviseerd de woningbouwlocaties Goor/Lungendonk te laten vervallen en de woningbouwopgave tot 2020 op bestaande uitbreidingslocaties en binnenstedelijk op te vangen. Ten aanzien van de werklocaties hebben de gemeenteraad van Helmond en het college en de gemeenteraad van Deurne een afwijkend standpunt: zij kiezen voor de locatie Diesdonk in de plaats van de locatie BZOB-bos.

3.2 Advies adviesgroep

De maatschappelijke partijen zijn vertegenwoordigd in de adviesgroep Brainport oost. Deze adviseert de stuurgroep Brainport oost. Het advies van de adviesgroep (dd 8 september 2010) is bijgevoegd bij het advies van de stuurgroep. Op hoofdlijnen is het een gedeeld advies: een deel van de adviesgroep (de natuur- en landschapspartijen) hebben de voorkeur voor het

alternatief van alleen het opwaarderen van de N279, een ander deel van de adviesgroep gaat mee in de voorkeursalternatief. Daarnaast geeft de adviesgroep enkele suggesties mee voor de volgende fase, indien gekozen wordt voor het voorkeursalternatief.

De adviesgroep adviseert unaniem positief ten aanzien van de voorstellen voor de woon- en werklocaties rondom Helmond.

Het advies is betrokken bij het advies van de stuurgroep.

3.3 Burgerparticipatie

Er zijn circa 1250 zienswijzen ingediend, waarvan circa 900 “standaard” zienswijzen gericht op de Noordoostcorridor, circa 200 “standaard” zienswijzen gericht op de keuze in MEROS en circa 150 unieke zienswijzen. De hoofdlijnen van de zienswijzen en de beantwoording zijn:

Veel insprekers zijn het niet eens met het feit dat een oostwest-verbinding zou moeten worden aangelegd. Veel reacties komen van inwoners van het gebied waar de oostwest-verbinding is voorzien. Het gaat vaak om emotionele reacties en ervaringen met 30 jaar dossiervorming waaruit wantrouwen richting de overheid spreekt. Dit is een aandachtspunt voor het vervolgproces.

Veel reacties gaan over het onvoldoende aantonen van nut en noodzaak van de Noordoostcorridor. Dit in de verhouding tot de aantasting van natuur, landschap en leefmilieu. In de beantwoording van nut en noodzaak zal de aanvulling op de planMER voor de commissie MER nuttig zijn en leiden tot een betere onderbouwing van de keuze voor het voorkeursalternatief. In het algemeen wordt nut en noodzaak van opwaarderen van de N279 onderschreven.

Veel reacties vragen om specifieke randvoorwaarden voor de verbreding van de N279 en de ontwikkeling van de oostwest-verbinding. Het gaat dan om landschappelijke inpassing, aandacht voor leefbaarheid en gezondheid (geluid, lucht, externe veiligheid), hydrologische effecten, aantasting van natuurwaarden, fasering bij de uitvoering e.d.. Een groot deel van deze opmerkingen is opgenomen in het voorstel.

De zienswijzen over de keuze voor BZOB tov Diesdonk zijn gevarieerd. Veel reacties onderschrijven de keuze voor BZOB en benadrukken het belang van de kwaliteit van het gebied Diesdonk. De commissie-mer heeft hierover overigens geen opmerkingen gemaakt hetgeen bevestigt dat zuiver keuzes zijn gemaakt.

Er is ook weerstand die stelt bijvoorbeeld dat het proces onzorgvuldig is doorlopen, burgers onvoldoende zijn betrokken, dat effectbeschrijvingen niet volledig zijn, dat kwalitatieve scores niet correct zijn of stelt dat wegenen verkeer gekozen zijn. Deze weerstand is weerlegd.

3.4 Provinciale omgevingscommissie

De hoofdpunten van het advies van de Provinciale Omgevingscommissie (POC) aan Gedeputeerde Staten zijn:

- Instemming met het voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor.
- De POC adviseert een gefaseerde uitvoering van de Noordoostcorridor, waarbij als eerste de opwaardering van de N279 wordt opgepakt en gezien de twijfels over de nut en noodzaak later pas de oostwestverbinding;
- De POC vindt dat bij de uitvoering een tunnel onder het Dommeldal en de financiering daarvan een voorwaarde (Rijkspartijen hebben dit onderdeel van het advies afgewezen);
- Instemming met de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk;
- Instemming met de keuze voor de bedrijvenlocaties. De POC vraagt meer aandacht voor herstructurering, landschappelijke inpassing en stelt een fasering in de realisatie voor: eerst Varenschur en Bemmer IV, dan BZOB-bos.

De POC geeft op hoofdlijnen een positief advies over de keuzes die in het ontwerp van de structuurvisie ro deel D 'Brainport Oost' staan. De gefaseerde uitvoering en de wijze waarop de landschappelijke inpassing en dus ook keuze voor een ondertunneling worden uitgevoerd, maken op dit moment geen onderdeel uit van het besluit. Dit zijn vragen die in de volgende fase worden beantwoord.

3.5 Commissie MER

Voor de herziening van de Structuurvisie is voor zowel MEROS als de Noord-Oostcorridor een m.e.r.-procedure doorlopen. In dit traject zijn verschillende alternatieve woon- en werklocaties en globale wegtracés onderzocht op ondermeer bodem en water, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, verkeer en vervoer, milieuhygiëne en ruimtegebruik. Deze onderzoeken zijn betrokken bij de besluitvorming. De opgestelde MER-rapporten zijn allereerst getoetst aan de MER-Richtlijnen van de provincie en vervolgens ter visie gelegd en ter toetsing voorgelegd aan de commissie-milieueffectrapportage.

Bij de toetsing in eerste instantie was de commissie-m.e.r. ondermeer van mening dat het oplossend vermogen, de nut en noodzaak, de effecten qua geluid en licht en de invloed op de Strabrechtse heide (Natura 2000-gebied) duidelijker moesten worden aangegeven. De MER'en zijn hiertoe aangevuld.

Vervolgens heeft de commissie aangegeven dat de MER'en en de aanvulling voldoende volledig zijn voor besluitvorming. Aanbevolen wordt in het vervolg (inpassingsplan en Project-mer) de milieu- en andere aspecten gedetailleerder en locatiespecifieker te onderzoeken.

4. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

De zienswijzen leiden op onderdelen tot wijzigingen van de structuurvisie. Ook zijn er ambtshalve wijzigingen opgenomen. Het betreft in totaal de volgende aanpassingen:

- Aanpassingen van de teksten ten behoeve van de leesbaarheid en versterking van de redeneerlijnen om tot keuzes te komen;
- Afzien van de aanwijzing van de ruimte voor verstedelijking (woningbouw) op de locaties Goor en Lungendonk, vanwege de mogelijkheden om de woningbehoefte alsnog in bestaande plannen en op binnenstedelijke locaties op te vangen;
- Verbetering van de onderbouwing van nut en noodzaak van de Noordoostcorridor en de wijze waarop de afwegingen voor het voorkeursalternatief tot stand is gekomen;
- Expliciete inhoudelijke uitgangspunten voor het vervolg opnemen (zie punt 5);
- Expliciete procesmatige uitgangspunten voor het vervolg opnemen (zie punt 5).

5. Vervolgtraject Brainport Oost

5.1 Gebiedsontwikkeling Brainport Oost

De provincie zet in op de integrale ontwikkeling van het gebied in het kader van de gebiedsontwikkeling Brainport oost. De keuzes voor ontwikkeling van infrastructuur en verstedelijking in dit deel van de Brainportregio hangen sterk samen, zijn deels bepalend voor de ambities en uiteindelijk ook de keuzes voor ruimtelijke ontwikkelingen in groen, natuur, water en recreatieve mogelijkheden.

De integrale benadering moet, conform het Afsprakenkader Oostelijk deel Brainport (2010), leiden tot een sluitende businesscase voor Brainport Oost waarin zowel de Noordoostcorridor, de MEROS-locaties als de ontwikkeling

van het Rijk van Dommel en Aa zijn opgenomen. Het proces om te komen tot een sluitende businesscase is de plek waar de integratie tussen de inhoudelijke opgaven plaatsvindt.

5.2 MEROS

Wij stellen voor een volgorde in de ontwikkeling van de werklocaties te onderscheiden. De keuze is te starten met de ontwikkeling van de locatie Varenschut en de volgorde van ontwikkeling van Bemmer IV en BZOB-bos af te laten hangen van de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften. Deze is na monitoring in het regionaal ruimtelijk overleg bepalen. Wij vragen speciale aandacht voor de mogelijkheden van het aanbrengen van een fasering in de realisatie van de afzonderlijke locaties.

5.3 Noordoostcorridor

Wij stellen voor in het vervolgproces van de Noordoostcorridor de volgende uitgangspunten te hanteren.

- Zet optimaal in op het ruimtelijk ontwerp als middel om kwaliteit te bereiken. Zowel voor de infrastructuur zelf als voor de omgeving. Het betekent ook gebruik van het ruimtelijk ontwerp om varianten te ontwikkelen. In de volgende fase van de project-m.e.r. worden deze varianten verder doorgerekend en getoetst op milieu- en verkeerseffecten.
- Geef inhoud aan een integrale gebiedsimpuls gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat van dit deel van de Brainportregio. Van belang is dat er tegelijkertijd wordt gewerkt aan de realisatie van ‘groene’ en ‘grijze’ ontwikkelingen. Het gaat om het samenstellen van een pakket van:
 - compenserende maatregelen. De wettelijk verplichte compensatie van natuurwaarden;
 - mitigerende maatregelen. Hierin zijn nog belangrijke keuzes te maken tussen bijvoorbeeld de tunnels of bruggen;
 - aanvullende maatregelen. Hiermee geeft de provincie invulling aan de Brainportambities om de kwaliteit van het leef- en vestigingsklimaat te verhogen. Voorbeelden zijn maatregelen ten behoeve van landschap, cultuurhistorie, leefbaarheid, sociale cohesie, landbouw etcetera.

Deze integrale ruimtelijke impuls wordt in de volgende fase doorgerekend. Dit maakt deel uit van de businesscase Brainport Oost;

- Hanteer in ieder geval de volgende essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek, naast de m.e.r.-standaardcriteria binnen de m.e.r.-procedure:

- de exacte bepaling van het tracé, de inpassing en de vormgeving van de infrastructuur. Hiertoe behoort ook een geheel of gedeeltelijk verdiepte ligging van de oostwestverbinding en de opwaardering van de N279;
 - de inpassing van het tracé door het Dommeldal, bij Aarle-Rixtel en bij de passage van Dierdonk;
 - de leefbaarheid in Zijtaart en Eerde als gevolg van de mogelijke omleiding inclusief de aansluiting op de A50 bij Veghel en de aansluiting van de omleiding op de N279 bij de Zuid-Willemsvaart;
 - de leefbaarheid van de kleinere kernen zoals Stad van Gerwen, Deense Hoek, Achterbosch, Dierdonk, met specifiek aandacht voor geluid in Brouwhuis en Rijpelberg;
 - een nadere analyse van de kansen en knelpunten zoals in het planMER per thema zijn aangegeven. Het gaat er om kansen te benutten en knelpunten zoveel mogelijk te beperken door een slimme tracékeuze en door mitigerende maatregelen, met name voor geluid en gezondheid;
 - gebruik van de Gezondheids Effect Screening (GES)-systematiek, zodat bij de uiteindelijke keuze met gezondheid rekening wordt gehouden;
 - de vormgeving van aansluitingen en kruisingen met overige infrastructuur, inclusief kabels en leidingen, van doorsnijding van natuurgebieden met bruggen, tunnels en/of aquaducten en de aandacht voor de impact op waterwin- en waterbergingsgebieden;
 - waar nodig een gedetailleerd onderzoek naar de verkeersdruk op de verschillende wegvakken inclusief het onderliggende wegennet;
 - waarborg van de fietsverbindingen en verbindingen voor agrarisch verkeer bij doorsnijding van bestaande verbindingen. Dit geldt specifiek binnen het Rijk van Dommel en Aa maar ook daarbuiten.
- Samen met de regio de komende tijd een keuzeproces te doorlopen. Daarin maken de provincie en de regio vanuit de ambitie voor de totale gebiedsontwikkeling nadere keuzes tussen varianten voor de infrastructuur. Ook legt ze een relatie tussen de invulling van de integrale gebiedsimpuls en de beschikbare financiële middelen. De uitkomsten van dit proces verankert ze formeel in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de project-m.e.r.;
 - Dat in een interactief proces samen met de regio te doen. Bij dit proces betreft ze overheden, het bedrijfsleven en lokale belangenverenigingen.

6. Financien Brainport Oost

Een uiteindelijk go-no go moment over de uitvoering van de Noordoostcorridor komt in de volgende fase van het project. Mede afhankelijk van de beschikbare middelen bij de provincie (voornamelijk vanuit het Spaar- en investeringsfonds wegeninfrastructuur via het B-MIT), maar zeker ook bij andere partijen, wordt dan bepaald welke variant wordt uitgevoerd.

Op dit moment is er vanuit de voorlopige globale businesscase de conclusie te trekken dat er voor de goedkoopste uitvoering van de Noordoostcorridor (€815 miljoen) voldoende zicht is op de dekking. Dat is als er rekening wordt gehouden met een nader te bepalen bijdrage van het Spaar- en investeringsfonds wegeninfrastructuur en nog toe te voegen gemeentelijke bijdragen. Daarmee is het nu gerechtvaardigd een volgende stap te zetten in het proces.

De kostenraming voor het gekozen alternatief van de Noordoostcorridor kent een bandbreedte van € 815 miljoen tot 1.3 miljard of meer. Het betreft een voorlopige inschatting van de kosten (raming 2009), behorend bij het abstractieniveau van een structuurvisie. In deze fase wordt volstaan met een globale indicatieve bandbreedte, omdat een detaillering van de kosten pas kan plaatsvinden in de volgende fase, wanneer het precieze tracé qua uitvoering inclusief aanvullende maatregelen na meer gedetailleerd onderzoek bekend wordt.

De kosten boven de 815 miljoen worden vooral bepaald door een aantal varianten met hoge kostenposten dat binnen het voorkeursalternatief in de volgende fase nader zullen worden onderzocht. Een bedrag van € 815 mln staat voor een variant met twee bruggen in de Oost-westverbinding en een omleiding bij Veghel, waarbij de kosten van wettelijk verplichte mitigatie en van compensatie voor EHS-natuur (à € 75 miljoen) zijn inbegrepen. Een variant met een tunnel in plaats van een brug onder het Dommeldal (€ 260 mln meer) en een tunnel bij Laarbeek (€ 230 mln meer) betekent een totaal van indicatief € 1,3 miljard. Andere varianten zoals een lange tunnel van Eindhoven tot aan Stad van Gerwen onder het Dommeldal of een tunnel in plaats van een omleiding bij Veghel betekenen extra kosten t.o.v. de € 1,3 miljard. Na het besluit van Gedeputeerde Staten van 5 oktober 2010 over het ontwerp van de structuurvisie deel D 'Brainport Oost' zijn er feitelijk twee nieuwe financiële gegevens op tafel gekomen, die meer inzicht geven in de mogelijkheden voor de dekking.

U heeft in het kader van de investeringsstrategie Agenda van Brabant besloten een 'Spaar- en investeringsfonds wegeninfrastructuur' op te richten dat vanaf 2012 met 50 miljoen per jaar, tot een maximum van 750 miljoen groeit.

Hieruit worden grote infrastructurele projecten gedekt, waaronder ook de Noordoostcorridor. Hiermee zorgt u voor een waarborg van een deel van de investering op voorwaarde van cofinanciering door andere partijen.

En de stuurgroep Brainport Oost heeft eind 2010 een voorlopige globale businesscase laten opstellen voor de gebiedsontwikkeling Brainport Oost (inclusief het Rijk van Dommel en Aa) om inzichtelijk te maken of er een haalbare businesscase op termijn tot de mogelijkheden behoort. Dit is in lijn met het Afsprakenkader van 12 februari 2010 tussen Rijk, provincie en SRE om uiterlijk 2012 een sluitende businesscase voor de gebiedsontwikkeling Brainport-oost op te stellen. Op basis van de sluitende businesscase worden ook afspraken met andere partijen uit de regio gemaakt over medefinanciering.

De dekking voor de Noordoostcorridor van de voorlopige globale businesscase is gebaseerd op reeds bekende cijfers en bestuurlijke afspraken. Er zijn geen nieuwe onderzoeken gedaan of ramingen gemaakt. De belangrijkste bekende dekkingen tot een totaalbedrag van € 480 mln zijn:

- 254 miljoen bijdrage vanuit FES-gelden (Rijk)
- 112,5 miljoen bijdrage regio (SRE) vanuit BDU-middelen (drempelbedrag)
- Inspanningsverplichting VROM en LNV voor aanvullende middelen
- 112,5 miljoen bijdrage vanuit Provincie Noord-Brabant (drempelbedrag)

Dit betekent dat in de volgende stap het aantal mogelijke varianten voor de Noordoostcorridor, met name degenen die qua kosten discriminerend zullen zijn voor een keuze, nader wordt bekeken. Dit is nodig om het aantal varianten voor nader onderzoek te beperken, mede gericht op het sluiten van de businesscase. De uitkomsten van dit keuzeproces worden vastgelegd in een Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

7. Het voorstel

Wij stellen u voor te besluiten conform bijgaand ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de secretaris

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteurs:

M. van der Heide (073) 681 26 85

J. van der Wijst (073) 680 87 63

G.A. Koolen (073) 681 25 05

Bijgevoegd treft u de volgende bijlagen aan:

1. Bijlage 1 Concept Structuurvisie RO Deel D 'Brainport Oost'
2. Bijlage 1.a Structurenkaart
3. Bijlage 1.b.1 PlanMER Noordoostcorridor hoofdrapport
4. Bijlage 1.b.2 PlanMER Noordoostcorridor Thema Verkeer en Bereikbaarheid
5. Bijlage 1.b.3 PlanMER Noordoostcorridor Thema Woon en leefmilieu
6. Bijlage 1.b.4 PlanMER Noordoostcorridor Thema Natuur
7. Bijlage 1.b.5 PlanMER Noordoostcorridor Thema Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie
8. Bijlage 1.b.6 PlanMER Noordoostcorridor Thema Bodem en Water
9. Bijlage 1.b.7 PlanMER Noordoostcorridor Bijdrage Verkeer
10. Bijlage 1.b.8 Integrale afwegingsnotitie Noordoostcorridor
11. Bijlage 1.c.1 MEROS deel A
12. Bijlage 1.c.2 MEROS deel B
13. Bijlage 1.c.3 Deelrapport Bemmer IV
14. Bijlage 1.c.4 Natuurcompensatieplannen BZOB
15. Bijlage 1.c.5 MEROS Inrichtingsschets Natuurcompensatie Brouwhuis
16. Bijlage 1.c.6 Natuurcompensatieplan Diesdonk
17. Bijlage 1.c.7 MEROS Inrichtingsschets Natuurcompensatie Diesdonk
18. Bijlage 1.c.8 Richtlijnen MEROS
19. Bijlage 1.c.9 Zoeklocatie compensatie MEROS
20. Bijlage 1.d.1 Aanvullende informatie tbv cie MER zonder bijlage 4
21. Bijlage 1.d.2 Aanvullende informatie tbv cie MER bijlage 4 kaarten
22. Bijlage 1.d.3 Onderzoek effecten afwijking bevolkingsprognoses
23. Bijlage 2 Nota van Inspraak
24. Bijlage 3 Nota van Wijzigingen
25. Bijlage 4.a Advies Stuurgroep Brainport Oost
26. Bijlage 4.b Advies Adviesgroep Brainport oost
27. Bijlage 5.a Toetsingsadvies Commissie MER
28. Bijlage 5.b Persbericht Commissie MER
29. Bijlage 6 Advies POC Structuurvisie RO Deel D Brainport Oost

Ontwerp-besluit 24/11 B

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 1 juli 2011

Statencommissie : Commissie voor Mobiliteit en Financiën
Commissie voor Ruimtelijke Ontwikkeling en
Wonen d.d. 17 juni 2011

's-Hertogenbosch

Datum

5 april 2011

DIS-nummer

2742291

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling &
Handhaving

Bijlage(n)

-

Onderwerp

Vaststellen Structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost'

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

- gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Provinciewet;
- gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 5 april 2011;
- gelezen de Nota van inspraak en de Nota van wijzigingen d.d. 5 april 2011;
- gezien het advies van de commissies voor Mobiliteit en Financiën en voor Ruimtelijke Ontwikkeling en Wonen d.d. 17 juni 2011;

besluiten:

1. in te stemmen met de 'Nota van zienswijzen Structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost' d.d. 5 april 2011;
2. in te stemmen met de 'Nota van wijzigingen Structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost' d.d. 5 april 2011;
3. in te stemmen met de concept-Structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost', d.d. 5 april 2011
4. de Structuurvisie als bedoeld onder 3), die langs elektronische weg is vastgelegd als: NL.IMRO.9930.sv2010deeld-vs02, in die vorm vast te stellen en ter beschikking te stellen op het provinciale webadres ro.brabant.nl (<http://ro.brabant.nl>);
5. de Structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost', inclusief de bijbehorende kaarten en de overige bijlagen, door middel van een volledige verbeelding op papier vast te stellen overeenkomstig de onder 4) vastgestelde vorm, conform de bijgevoegde en als zodanig gewaarmerkte bijlagen bij dit besluit;
6. te bepalen dat de Structuurvisie ruimtelijke ordening in werking treedt per 1 september 2011;
7. te bepalen dat Gedeputeerde Staten gemachtigd zijn om technische

aanpassingen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening deel d 'Brainport Oost'door te voeren;

Datum

5 april 2011

8. te bepalen dat Gedeputeerde Staten een openbare kennisgeving plaatsen van het besluit tot vaststelling - onder verwijzing naar het provinciale webadres waar de structuurvisie met bijbehorende stukken beschikbaar is - in de regionale dagbladen;

DIS-nummer

2742291

9. te bepalen dat Gedeputeerde Staten een mededeling doen van het besluit tot vaststelling - onder verwijzing naar het provinciale webadres waar de structuurvisie met bijbehorende stukken beschikbaar is - aan:

- de minister van VROM,
- de gemeenten in de regio Zuidoost Brabant,
- de waterschappen Aa en Maas en Dommel ,
- de Commissie voor de milieueffectrapportage,
- de Provinciale omgevingscommissie,

's-Hertogenbosch, 1 juli 2011

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter

de griffier