

## Statenvoorstel 46/13 A

Voorgestelde behandeling

Statencommissie : Commissie voor Mobiliteit en Financiën,  
31 mei 2013

PS-vergadering : 21 juni 2013

### Onderwerp

Inpassingsplan N279-Noord ('s-Hertogenbosch – Veghel)

### Datum

7 mei 2013

### Documentnummer

3410237

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

### Samenvatting

Gedeputeerde Staten stellen Provinciale Staten voor om de verbreding van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel planologisch mogelijk te maken. Dit deel van de N279 wordt verbreed tot 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een voorlopige maximumsnelheid van 80 km/u. Indien noodzakelijk of wenselijk kan de maximumsnelheid aangepast worden naar 100 km/u. Om dit planologisch mogelijk te maken stellen Gedeputeerde Staten voor om een Provinciaal Inpassingsplan vast te stellen. Om de verbreding te realiseren stellen Gedeputeerde Staten voor om een aanvullend uitvoeringskrediet van € 166 miljoen beschikbaar te stellen. Gedeputeerde Staten doen tenslotte het voorstel om uit het uitvoeringskrediet, € 1,2 miljoen beschikbaar te stellen om de natuurcompensatie te realiseren in één of meer gemeenten waarin de N279 is gelegen.

## Het voorstel

1. de verbreding van de provinciale weg N279 tussen 's-Hertogenbosch – Veghel (hierna: N279-Noord) tot 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km/u planologisch mogelijk te maken;
2. overeenkomstig het voorstel van Gedeputeerde Staten het Provinciaal Inpassingsplan N279-Noord, met inbegrip van de wijzigingen overeenkomstig de nota van ambtshalve wijzigingen en wijzigingen van 7 mei 2013, dat langs elektronische weg is vastgelegd als: NL.IMRO.9930.ipN279-va01 in die vorm, (hierna: PIP) vast te stellen;
3. een aanvullend uitvoeringskrediet van € 166 miljoen uit het spaar- en investeringsfonds beschikbaar te stellen voor de realisatie hiervan
4. overeenkomstig de onder 2. vastgestelde vorm een volledige verbeelding van het PIP op papier vast te stellen;
5. geen exploitatieplan vast te stellen;
6. Gedeputeerde Staten op te dragen het onder 2. vastgestelde PIP op de voorgeschreven wijze bekend te maken en ter inzage te leggen;
7. € 1,2 miljoen af te splitsen ten behoeve van de natuurcompensatie in de EHS en dit bedrag toe te voegen aan het Groenfonds;
8. Gedeputeerde Staten op te dragen het bedrag van € 1,2 miljoen aan te wenden voor de realisatie van de natuurcompensatie in één of meer gemeenten waarin de weg is gelegen, en zo nodig of gewenst de EHS hiervoor te begrenzen,
9. Gedeputeerde Staten op te dragen om het verharderen van het onderhoudspad van Rijkswaterstaat zodat een fietsverbinding ontstaat aan de westzijde van de Zuid-Willemsvaart tussen 's-Hertogenbosch en Veghel, onderdeel te laten zijn van het project Verbreding N279-Noord;
10. Gedeputeerde Staten op te dragen om bij de voorbereiding van de volgende wijziging van de Verordening ruimte zorg te dragen voor aanpassing van de begrenzing van de EHS overeenkomstig het onder 2. vastgestelde PIP;
11. de gemeenteraden van 's-Hertogenbosch, Bernheze, Sint-Michielsgestel en Veghel uit te sluiten van de bevoegdheid tot het

## Datum

7 mei 2013

## Documentnummer

3410237

vaststellen van een bestemmingsplan voor de in het PIP betrokken gronden gedurende de periode van tien jaar na de vaststelling van het PIP; en

12. de begroting als volgt te wijzigen:

**Datum**

7 mei 2013

**Documentnummer**

3410237

| Productgroep | Omschrijving                                  | Onderdeel                                                           | 2013 ev         |
|--------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 07.06        | Spaar- en investeringsfonds weginfrastructuur | Verbreiding noordelijk deel N279 's-Hertogenbosch-Veghel            | + € 166 miljoen |
| 31.04        | Mutaties reserves                             | Onttrekking reserve spaar- en investeringsfonds Wegeninfrastructuur | - € 166 miljoen |

### **Aanleiding**

De N279-Noord vormt in de huidige situatie en bij autonome ontwikkelingen een verkeersprobleem. Deze weg heeft, met 2x1 rijstroken en gelijkvloerse kruisingen, onvoldoende capaciteit en een hoge verkeersintensiteit. Dit leidt tot een stagnerende verkeersontsluiting vanuit de dorpen, verkeersonveiligheid, sluipverkeer, economische schade en een verminderde leefbaarheid in de omliggende dorpen en kernen. Daarom wordt de N279-Noord tot 2x2 rijstroken verbreed en worden kruisingen ongelijkvloers gemaakt. Deze aanpassingen passen echter niet in de vigerende bestemmingsplannen.

Samen met de betrokken overheden hebben wij er daarom voor gekozen om een PIP op te stellen. Dit gelet op het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de provinciale weg. Dat is ook in onze Structuurvisie ruimtelijke ordening opgenomen. Om inzicht te krijgen in de milieueffecten van verschillende alternatieven is een, op grond van de Wet Milieubeheer verplichte, m.e.r.-procedure doorlopen.

### **Bevoegdheid**

Uw Staten zijn bevoegd om dit PIP vast te stellen. Dit blijkt uit artikel 3.26 Wro. De Crisis- en Herstelwet is op dit PIP van toepassing. Dit houdt in dat de Raad van State binnen 6 maanden beslist op ingestelde beroepen tegen uw vaststellingsbesluit.

## Doel

Een PIP is een provinciaal bestemmingsplan. Het PIP N279-Noord vormt het robuuste, gemeentegrensoverschrijdend juridisch-planologische fundament voor de aanpassingen en de daaropvolgende heringebruikname van de N279-Noord.

## Datum

7 mei 2013

## Documentnummer

3410237

## Aanpak

In 2006 hebben wij de N279 opgenomen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2006-2023. In dit plan kwalificeerden wij de aanpak van de N279 – een onderdeel van het onderliggend wegennet – als lange termijnmaatregel. Dit leidde in 2007 tot een Planstudie naar een capaciteitsvergroting van de N279, uitmondend in een MER.

In het voorjaar van 2012 hebben wij het voorontwerp PIP met het concept milieueffectrapport (MER) voorgelegd aan uw Commissie Mobiliteit en Financiën en daarna ter inzage gelegd voor inspraak. De inspraak op dit voorontwerp gaf ons reden om het voorkeursalternatief bij te stellen van D naar C: een maximumsnelheid van 80 km/u met ongelijkvloerse kruisingen, met de mogelijkheid om in de toekomst de snelheid naar 100 km/u aan te passen.

| Alternatief | Maximum snelheid (km/u) | Kruisingen N279       | Kruisingen A2 en A50                            | Probleem-oplossend vermogen | Kosten-raming (€ mln) ex btw | Aantal rijstroken |
|-------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-------------------|
| 0 (nul)     | 80                      | gelijkvloers          | gelijkvloers                                    | voldoet niet                | -                            | 2x1               |
| A           | 80                      | gelijkvloers          | gelijkvloers                                    | voldoet niet                | 100                          | 2x2               |
| B           | 80                      | Gelijkvloers          | gelijkvloers met aanvullende maatregelen        | voldoet niet                | 120                          | 2x2               |
| <i>C*</i>   | <i>80/100</i>           | <i>Ongelijkvloers</i> | <i>gelijkvloers met aanvullende maatregelen</i> | <i>voldoet</i>              | <i>200**</i>                 | <i>2x2</i>        |
| D           | 100                     | Ongelijkvloers        | gelijkvloers met aanvullende maatregelen        | voldoet                     | 200                          | 2x2               |
| E           | 100                     | ongelijkvloers        | ongelijkvloers                                  | Voldoet                     | 320                          | 2x2               |

\* Voorkeursalternatief.

Maatregelen voor geluid en natuurcompensatie zijn gebaseerd op 100 km/u zodat op termijn aanpassing naar 100 km/u mogelijk is zonder ingrijpende maatregelen (uiteraard wel afhankelijk van de dan geldende wet- en regelgeving).

- \*\*** De kosten van alternatief C zijn nagenoeg gelijk aan alternatief D, omdat dit alternatief dezelfde maatregelen bevat voor de natuurcompensatie, de geluidmaatregelen e.d.

**Datum**

7 mei 2013

**Documentnummer**

3410237

Dit voorkeursalternatief hebben wij verwerkt in het ontwerp PIP en projectMER. Wij hebben deze stukken in het najaar van 2012 aan uw Commissie ter bespreking voorgelegd. Daarna hebben we de ontwerp PIP en projectMER ter inzage gelegd voor inspraak.

*Binnen gekomen zienswijzen/belangenafweging*

Als bijlage bij dit voorstel vindt u de Nota van Zienswijzen. In deze Nota gaan wij nader in op de binnengekomen zienswijzen. Wij hebben die daarin samengevat en beantwoord.

*Advies van de Provinciale Omgevingscommissie*

De commissie adviseert om de eventueel relevante resultaten van het toekomstige MER-rapport en van de inspraak te plaatsen in het kader van de eerdere advisering van de commissie.

Daarnaast adviseert zij om bij het compensatieplan voor dit wegvak een ruimer perspectief te hanteren, zodat ook compensatie buiten de EHS kan plaats vinden. Zij ziet graag een uitwerking tegemoet van het compensatieplan met daarin aandacht voor het draagvlak, de kosteneffectiviteit, de realiseerbaarheid en de belangenbehartiging in relatie met een integrale gebiedsontwikkeling.

*Advies van de commissie-m.e.r.*

De commissie-m.e.r. heeft op het voorontwerp PIP een tussenadvies afgegeven. Vervolgens is het PIP aangepast en is een ontwerp PIP in procedure gebracht. Hier heeft de commissie-m.e.r. een voorlopig advies over uitgebracht (deze is als bijlage opgenomen). In reactie hierop hebben wij een aanvulling gemaakt op de MER en dat aan de commissie-m.e.r. toegezonden. Wij zijn in afwachting van het eindadvies van de commissie-m.e.r. Het eindadvies zullen wij nazenden, zonodig via een nota van wijziging van het Statenvoorstel.

*Voorkeursalternatief*

Onze voorkeur voor alternatief C blijft gehandhaafd. Dit betekent dat wij u voorstellen om te kiezen voor een verbreding van de weg met een maximum snelheid van 80 km/u met ongelijkvloerse kruisingen. In overleg met Rijk en gemeenten kunnen wij op enig moment in de toekomst de snelheid naar 100 km/u aanpassen, indien dat gewenst of noodzakelijk blijkt. Hiervoor is een gemotiveerd verkeersbesluit nodig waartegen rechtsmiddelen open staan.

### *Aanpassingen aansluitingen A2 en A50*

Wij hebben het plan zo ontwikkeld dat ongelijkvloerse oplossingen bij de A2 en de A50 in de toekomst alsnog gerealiseerd kunnen worden. Met Rijkswaterstaat hebben we afspraken gemaakt over de uitvoering van de aansluitingen waarbij extra rij- en opstelstroken worden gerealiseerd om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in haar brief van 15 november 2012 aangegeven verheugd te zijn met het resultaat dat is bereikt.

#### **Datum**

7 mei 2013

#### **Documentnummer**

3410237

### *Geluid*

Wij handelen conform de vigerende wet- en regelgeving. Ook op dit punt hebben wij gemeend een maatregel te treffen die wettelijk niet vereist is, maar de omgeving wel extra tegemoet komt. Daarbij zijn drie opties in beeld gekomen voor extra (bovenwettelijke) maatregelen:

1. het plaatsen van een geluidwal;
2. het plaatsen van schermen; en
3. het leggen van dubbellaags ZOAB (of een materiaal met minimaal vergelijkbare eigenschappen).

Deze hebben wij op de informatieavonden ook nader gecommuniceerd. Wij hebben gekozen voor het leggen van dubbellaags ZOAB, omdat de hele omgeving daarvan voordeel ondervindt. Het positieve effect: aan beide zijden van het kanaal wordt de geluidshinder gereduceerd tot onder het wettelijke toegestane niveau.

### *Natuurcompensatie Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*

Wij hebben een opgave tot:

- natuurcompensatie; en
- realisatie van de EHS.

Via ons voorstel kunnen we beide zaken combineren. Dat levert draagvlak en meerwaarde op in het gebied. Direct of kort langs de weg is echter geen EHS gelegen. Door tot herbegrenzing over te gaan (voor zover nodig) kan gecompenseerd worden in het desbetreffende gebied waar de schade aan de natuur wordt aangebracht én kan compensatie in de EHS plaatsvinden. Dit is in overeenstemming met het beleid van uw Staten om natuurcompensatie in de EHS te realiseren. Ook mede gelet op het advies van de Provinciale Omgevingscommissie.

Wij hebben daarom de volgende standpunten ingenomen:

1. Wij realiseren 15,05 ha EHS binnen de gemeenten en het gebied van het waterschap waarin de weg is gelegen.
2. Om dit zeker te stellen stellen wij voor om een bedrag van € 1,2 miljoen voor natuurcompensatie beschikbaar te stellen.
3. Dit bedrag voegen wij na uw vaststelling van het PIP en samenhangende kredietvoting per direct toe aan het groenfonds.

4. Het uitvoeringsplan voor de natuurcompensatie werken wij concreet uit in overleg met de voornoemde partijen en andere partners. De uitvoering van het plan start is gerealiseerd uiterlijk vijf jaar na de afronding van werkzaamheden tot ombouw van de weg.

**Datum**

7 mei 2013

**Documentnummer**

3410237

*Verlaagde ligging van de weg*

Een verlaagde ligging is problematisch door de grondwaterstand en de waterspiegel in de Zuid-Willemsvaart. Alleen tegen zeer hoge kosten (betonnen bakconstructie) kunnen wij een verlaagde ligging realiseren. Daar waar het wel mogelijk is tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, voorzien wij daarin. Dat betreft het gedeelte rond de Runweg te Berlicum.

*Extra maatregelen*

Overleg met belanghebbenden heeft er voor ons toe geleid, om in aanvulling op de vereiste maatregelen, aanvullingen op te nemen en aan de omgeving een kwaliteitsimpuls te geven. Deze zijn:

- een fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van de Berlicumseweg;
- het verharderen van het onderhoudspad van Rijkswaterstaat zodat een fietsverbinding ontstaat aan de westzijde van het kanaal tussen 's-Hertogenbosch en Veghel;
- extra geluidmaatregelen door het aanbrengen van dubbellaags ZOAB (of een materiaal met vergelijkbare akoestische eigenschappen) zodat de woon- en leefomgeving aan/langs de weg minder geluidhinder heeft; en
- naast de inpassing van de weg, de versterking van de groenblauwe mantel doen plaatsvinden.

**Argumenten**

1. *Alternatief C dient het provinciaal belang optimaal.*
2. *De realisatie van deze verbreding en ingebruiksname past niet in de vigerende bestemmingsplannen, is gemeenteeverschijnd en dient het provinciaal belang.*
3. *Deze bijdrage is noodzakelijk voor de uitvoering.*
4. *Deze verplichting vloeit voort uit de Algemene wet bestuursrecht.*
5. *Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het in dit geval niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen.*
7. en 8. *Deze bijdrage is noodzakelijk voor de natuurcompensatie in de EHS. Dit is in overeenstemming met het beleid van uw Staten om natuurcompensatie in de EHS te realiseren.*

*11. De Wro schrijft voor dat uw Staten een tijdstip bepalen tot uitsluiting van de bevoegdheid van de gemeenteraden tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de in dit PIP betrokken gronden.*

**Datum**

7 mei 2013

**Documentnummer**

3410237

## **Financiën**

### *Spaar- en investeringsfonds Wegeninfrastructuur*

Uw Staten hebben in het kader van de Agenda van Brabant en het nieuwe bestuursakkoord' een bedrag van maximaal € 750 miljoen beschikbaar gesteld binnen het domein 'De bereikbare regio' ten behoeve van het spaar- en investeringsfonds Wegeninfrastructuur. Dit fonds is bestemd voor drie grote infrastructurele projecten die bijdragen aan het versterken van het vestigings- en leefklimaat in Brabant, waar sprake is van een provinciaal belang en/of waarbij de provincie initiatiefnemer is. Tenslotte draagt het fonds bij aan het realiseren van de doelstellingen van het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan.

De drie projecten zijn:

1. Noordoostcorridor (incl. Grote ruit rond Eindhoven – Helmond)
2. N69: verbinding Eindhoven-Valkenswaard-België
3. Verbreding N279-Noord ('s-Hertogenbosch-Veghel)

Uw Staten hebben bij de Najaarsbrief 2011 het beheerskader van het spaar- en investeringsfondsWegeninfrastructuur vastgesteld. Hierin heeft u ondermeer bepaald dat er een separaat PS-besluit benodigd is voor onttrekking van middelen uit het fonds.

Tot nu toe hebben Uw Staten € 61 miljoen onttrokken uit het spaar- en investeringsfonds Wegeninfrastructuur:

1. € 20 miljoen voor de aanleg van een tweede brug over de Zuid-Willemsvaart en voor anticiperende grondaankopen voor het project N279-Noord;
2. € 11 miljoen voor de voorbereidingsfasen en voor anticiperende grondaankopen voor het project Noordoostcorridor; en
3. € 30 miljoen voor provinciale apparaatskosten (4% van de totale omvang fonds ad. € 750 miljoen).

Dit voorstel strekt tot een onttrekking van een aanvullende € 166 miljoen uit het fonds voor de realisatie van de verbreding van het noordelijk deel N279 's-Hertogenbosch-Veghel (incl. € 1,2 miljoen voor natuurcompensatie EHS). Dit is de tweede onttrekking uit het fonds voor het project en komt overeen met de voorlopige reservering van € 186 miljoen die u in het Beheerskader spaar- en investeringsfonds Wegeninfrastructuur (onderdeel van Najaarsbrief 2011) voor het project heeft opgenomen.

De (indicatieve) verdeling van het gevraagde krediet van € 166 miljoen over de jaren is als volgt:

- voor 2013: € 10 miljoen;



- voor 2014: € 14 miljoen;
- voor 2015: € 60 miljoen;
- voor 2016: € 65 miljoen; en
- voor 2017: € 17 miljoen.

**Datum**

7 mei 2013

**Documentnummer**

3410237

*Onderhoudskosten*

Dagelijks onderhoud omvat het in bruikbare en veilig staat houden van de weg, de bermen en de bijbehorende voorzieningen. Hieronder valt het uitvoeren van reparaties aan het wegdek en de verkeersvoorzieningen, het schoonhouden van de weg en de bebording, het maaien van bermen en sloten, en het verwijderen van verontreiniging en zwerfafval. Het gaat om werkzaamheden van relatief beperkte omvang zonder een levensduurverlengend oogmerk.

De areaaluitbreiding door de verbreding van de N279 zal beperkte extra onderhoudskosten met zich mee brengen. Deze extra kosten worden binnen de structurele kredietniveaus van de onderhoudsbegroting (gewone dienst) opgevangen.

Bij vervangingsinvesteringen gaat het om grootschalige werkzaamheden aan het einde van de levensduur van de betreffende wegelementen. Een voorbeeld is het vervangen van de complete deklaag van een hoofdrijbaan. Daarmee wordt de levensduur van de weg verlengd. Dergelijke werkzaamheden worden in een project ondergebracht en gefinancierd uit de kapitaaldienst of specifieke investeringsfondsen.

**Europese en internationale zaken**

Onderhavig voorstel betreft geen Europese beleids- of regelgevingsaspecten noch andere relevante internationale aspecten.

**Planning**

Indien Uw Staten dit PIP vaststellen, zijn dit de vervolgstappen:

- Wij leggen het PIP ter inzage gedurende 6 weken;
- De Raad van State beslist binnen zes maanden na sluiting van de beroepstermijn (termijn van orde);
- In 2014 start de uitvoering van het werk onder voorbehoud van de uitkomsten van de procedure bij de Raad van State.

## Bijlagen

1. Provinciaal Inpassingsplan N279-Noord 's-Hertogenbosch – Veghel bestaande uit de volgende documenten:
  - PIPN279\_9W0870\_Toelichting\_vasttestellenbp\_DEFINITIEF-HEB
  - planregels\_ter vaststelling\_aanpassing provincie
  - PIPN279\_9W0870\_Verbeelding\_TerVaststelling\_mei13\_Blad01
  - PIPN279\_9W0870\_Verbeelding\_TerVaststelling\_apr13\_Blad02
  - PIPN279\_9W0870\_Verbeelding\_TerVaststelling\_apr13\_Blad03

### Datum

7 mei 2013

### Documentnummer

3410237

Bijlagen bij Provinciaal inpassingsplan:

- Bijlage 1\_bij Planregels Overzicht wegdektype
- Bijlage 2\_bij Planregels Lijst met compenserende maatregelen
- Bijlage 3\_bij Planregels Lijst met mitigerende maatregelen
- Bijlage 1 bij PIP Definitief Inrichtingsplan
- Bijlage 2 bij PIP Beeldkwaliteitsplan (1. Inleiding - 2. De opgave)
- Bijlage 2 bij PIP Beeldkwaliteitsplan (3. Analyse bestaand beleid tot 3.5)
- Bijlage 2 bij PIP Beeldkwaliteitsplan (3. Analyse bestaand beleid tot 3.7 - 4. Natuurcompensatie - 5 Het landschap tot 5.4)
- Bijlage 2 bij PIP Beeldkwaliteitsplan (5. Het landschap van 5.5 tot 5.7)
- Bijlage 2 bij PIP Beeldkwaliteitsplan (6. Kansen en bedreigingen- 7. Visie)
- Bijlage 2 bij PIP Beeldkwaliteitsplan (8. Uitwerking BKP per richting tot afslag Heeswijk)
- Bijlage 2 bij PIP Beeldkwaliteitsplan (Uitwerking BKP per richting tot 8.13)
- Bijlage 3 bij PIP is het MER bestaande uit deel A + B staan onder punt 2.
- Bijlage 4 bij PIP Waterparagraaf
- Bijlage 5 bij PIP Natuurcompensatie op hoofdlijnen
- Bijlage 6 bij PIP Akoestisch onderzoek (tot bijlage 1)
- Bijlage 6 bij PIP Akoestisch onderzoek (Bijlage 2 t-m 9)
- Bijlage 7 bij PIP Nota van Inspraak

2. Milieueffectrapport en aanvulling op het milieueffectrapport

- Bijlage 3 bij PIP MER deel A
- Bijlage 3 bij PIP MER deel B

Bijlagen bij MER:

- Bijlage 0 bij MER Aanvulling MER N279-april 2013
- Bijlage 1 bij MER Begrippen en referenties
- Bijlage 2 bij MER Algemeen (Gebiedsvisie 2008 en toponiemenkaart)

- Bijlage 2 bij MER Algemeen Overzicht alternatieven
- Bijlage 3 bij MER Verkeer en Vervoer (3a. Verkennende verkeerskundige maatregelen + Vissimstudie)
- Bijlage 3 bij MER Verkeer en Vervoer (Belastingen aansluitingen A2 - A50)
- Bijlage 3 bij MER Verkeer en Vervoer (Bijlage 3c Uitgangspunten Verkeersmodel augustus 2008 - Notitie robuustheid verkeersgegevens)
- Bijlage 3 bij MER Verkeer en Vervoer (Bijlage 3E, 3F, 3G)
- Bijlage 3 bij MER Verkeer en Vervoer (Bijlage Vissimstudie - FOSIManalyse - Cocon 7.0 - Verkeersstudie tot tabel 2.4)
- Bijlage 3 bij MER Verkeer en Vervoer (Verkeersstudie MER-Trace hfdst. 3 Alternatieven tot afbeelding 4.21)
- Bijlage 3 bij MER Verkeer en Vervoer (Verkeersstudie MER-Trace tot 4.13 lokaal wegennet)
- Bijlage 4 bij MER Bodem
- Bijlage 5 bij MER Water (Ontwerprapport afwatering)
- Bijlage 5 bij MER Water (Themakaarten- 5B Waterparagraaf nov 2012 en bijlage 1)
- Bijlage 6 bij MER Natuur
- Bijlage 7 bij MER Landschap, geologie en geomorfologie
- Bijlage 8 bij MER Cultuurhistorie en archeologie (Archeologische potentiekaart 1)
- Bijlage 8 bij MER Cultuurhistorie en archeologie (Cultuurhistorische waardenkaart 2)
- Bijlage 8 bij MER Cultuurhistorie en archeologie (Cultuurhistorische waardenkaart)
- Bijlage 9 bij MER Luchtkwaliteit (Luchtkwaliteitsonderzoek tot bijlage 3)
- Bijlage 9 bij MER Luchtkwaliteit (Luchtkwaliteitsonderzoek bijlage 4 t-m bijlage 6)
- Bijlage 9 bij MER Luchtkwaliteit (Luchtkwaliteitsonderzoek bijlage 7 t-m bijlage 8)
- Bijlage 10 bij MER Externe veiligheid
- Bijlage 11 bij MER Mitigerende maatregelen (Bijlage 11a Notitie bestuurlijke afweging geluidsmaatregel tot bijlage 3)
- Bijlage 11 bij MER Mitigerende maatregelen (Bijlage 11b Notitie verdiepte ligging)

**Datum**

7 mei 2013

**Documentnummer**

3410237

3. Nota van Zienswijzen

4. Advies van de Provinciale Omgevingscommissie

5. Voorlopig advies van de commissie voor de m.e.r.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,  
de voorzitter

de secretaris,

**Datum**

7 mei 2013

**Documentnummer**

3410237

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

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: R. Pereira, RPereira@brabant.nl, toestel (06) 52 78 35 80  
Economie & Mobiliteit/Bureau Programmamanagers Economie en  
Mobiliteit