

Griffie

Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid

Datum commissievergadering : 22 oktober 2010

DIS-stuknummer : 1730845

Behandelend ambtenaar : G.A. Koolen
Ruimtelijke Ontwikkeling & Handhaving/ Bureau

Directie/bureau : Ontwikkeling en Regie

Nummer commissiestuk : EMG-1112

Datum : 5 oktober 2010

Bijlagen : 24

Onderwerp:

Ontwerp structuurvisie ro deel d 'Brainport oost'

Voorstel van GS aan PS:

X	Ter bespreking in het kader van uw	vertegenwoordigende rol
		X kaderstellende rol
		controlerende rol
	Ter kennisneming	uitvoerende rol

Europa paragraaf

Nee

Opmerkingen van het Presidium/Griffie:

Griffier van Provinciale Staten,
namens deze,

mr. J.W.L.M. Zwepink

Bijlage:

1. Bijlage 1 ontwerp structuurvisie deel D 'brainport oost'
2. Bijlage 1.1 structurenkaart brainport oost
3. Bijlage 2.1 MEROS deel A
4. Bijlage 2.2 MEROS deel B
5. Bijlage 2.3 Deelrapport Bemmer IV
6. Bijlage 2.4 Natuurcompensatieplannen BVOB

7. Bijlage 2.5 MEROS Inrichtingsschets Natuurcompensatie Brouwhuis
8. Bijlage 2.6 Natuurcompensatieplan Diesdonk
9. Bijlage 2.7 MEROS Inrichtingsschets Natuurcompensatie Diesdonk
10. Bijlage 2.8 Richtlijnen MEROS
11. Bijlage 2.9 Zoeklocatie compensatie MEROS
12. Bijlage 2.10 Samenvatting MEROS
13. Bijlage 3 Kadernotitie Reikwijdte en Detailniveau
14. Bijlage 4.1 PlanMER Noordoostcorridor Hoofdrapport
15. Bijlage 4.2 PlanMER Noordoostcorridor Thema Verkeer en Bereikbaarheid
16. Bijlage 4.3 PlanMER Noordoostcorridor Thema Woon-en leefmilieu
17. Bijlage 4.4 PlanMER Noordoostcorridor Thema Natuur
18. Bijlage 4.5 PlanMER Noordoostcorridor Thema Landschap_Cultuurhistorie en Archeologie
19. Bijlage 4.6 PlanMER Noordoostcorridor Thema Bodem en Water
20. Bijlage 4.7 PlanMER Noordoostcorridor Samenvatting
21. Bijlage 4.8 PlanMER Noordoostcorridor Bijlage Bijdrage Verkeer
22. Bijlage 5 Integrale afwegingsnotitie Noordoostcorridor
23. Bijlage 6.1 Advies Stuurgroep Brainport Oost
24. Bijlage 6.2 Advies Adviesgroep Brainport oost

Inleiding

Wij verzoeken u het ontwerp provinciale Structuurvisie RO deel d 'Brainport oost' vrij te geven voor de inspraak.

Gezien het integrale karakter wordt dit onderwerp in een gezamenlijke bespreking met de Statencommissie Ruimte en Milieu besproken.

In dit document worden strategische keuzes gemaakt voor het oostelijk deel van de Brainport regio. Deze keuzes vormen een belangrijke stap in het gezamenlijke proces van Rijk, provincie, regio en maatschappelijke partijen om de verdere ontwikkeling van het oostelijk deel van de Brainport regio mogelijk te maken. Het betreft concreet twee zaken:

1. De keuze voor een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor, namelijk het Wilhelmina-alternatief met opwaardering N279
2. Ruimte voor de ontwikkeling van woon- en werklocaties in het oostelijk deel van de regio, namelijk voor wonen Goor/Lungendonk en werken Varendschut, BZOB-bos en Bemmer IV

Beide onderwerpen kennen een lange historie in de regio. Met name de keuze voor een voorkeursalternatief Noordoostcorridor is een mijlpaal in een 30 jaar durende discussie over de mobiliteit en de bereikbaarheid in de Zuidoost-Brabant.

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 de stedelijke- en groenblauwe structuur en de infrastructuur zijn gewijzigd.. Door bundeling van deze keuzes voor de stedelijke en de infrastructurele ontwikkelingen in één document worden op overzichtelijke wijze een aantal processtappen ten aanzien van de twee ontwikkelingsprojecten wat betreft, inhoud en procedure samengebracht.

Het grote belang van deze regio in economisch en ecologisch opzicht voor mens, milieu en leefomgeving vraagt om een zorgvuldige afweging. De consequenties - van welke oplossing dan ook zijn ingrijpend en daarom is behalve een zorgvuldige afweging, veel aandacht nodig voor een zorgvuldigheid t.a.v. te nemen maatregelen voor mitigatie en compensatie om tot een aanvaardbare ontwikkeling te komen.

Gebiedsontwikkeling Brainport oost en Agenda van Brabant

Het ontwerp structuurvisie RO Deel D ' Brainport oost' is opgesteld in het kader van gebiedsontwikkeling Brainport oost. Dit is één van de negen gebiedsontwikkelingen uit de structuurvisie RO die u op 1 oktober 2010 heeft vastgesteld. In Brainport oost geeft de provincie invulling aan **meerdere kerntaken** uit de Agenda van Brabant: ruimtelijke ontwikkeling en inrichting en de bereikbaarheid van de regio (zowel intern als van buitenaf).

De rol van de provincie in de gebiedsontwikkeling Brainport oost sluit aan bij **twee van de drie kernrollen** van de provincie die in de Agenda van Brabant zijn benoemd: gebiedsautoriteit en opdrachtgever voor de uitvoering van bovenlokale opgaven. Dit is in het afsprakenkader Brainport Oost (Rijk, provincie en SRE, februari 2010) bevestigd door alle partijen.

Voorkeursalternatief Noordoostcorridor

De Noordoostcorridor is een van de gebiedsopgaven uit de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad. De Noordoostcorridor betreft het gebied ten oosten van de regio Eindhoven –

Helmond. De beoogde infrastructuur voor de Noordoostcorridor betreft het opwaarderen van de N279 tussen Veghel en de A67 en een nieuwe oost-west verbinding tussen de A50/A58 en de N279.

Dit is nodig om aan de ontwikkelpotenties en –voornemens te voldoen en het hele gebied tot ontwikkeling te brengen. Hierbij is sprake van een wederzijdse afhankelijkheid: aanpassing van de infrastructuur maakt de bredere ontwikkeling van de Brainport mogelijk en tegelijkertijd vormt die bredere ontwikkeling in de Brainport in belangrijke mate de onderbouwing voor nut en noodzaak van de aanpak van de infrastructuur in dit gebied.

Diverse factoren zijn betrokken bij de integrale afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Milieu- en verkeerskundige aspecten (PlanMER), de bandbreedte van de kosten, het streven naar een breed bestuurlijk draagvlak voor een voorkeursalternatief en de bijdrage aan de doelstelling van de Zuidoostvleugel BrabantStad.

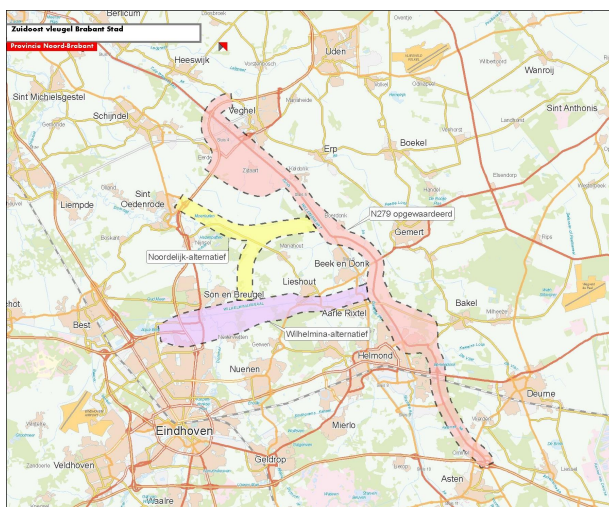
PlanMER

Om het milieubelang, de aanwezige en te ontwikkelen natuur-, landschaps- en andere kwaliteiten een volwaardige plaats te geven bij de vergelijking van de alternatieve tracézones en bij de openbare besluitvormingsprocedures, is een plan-m.e.r.-procedure voor de Noordoostcorridor doorlopen. Dit is een wettelijk verplichte stap in het planontwikkelingsproces.

Tevens zijn de verkeersaspecten beoordeeld, gericht op het zo helder mogelijk onderscheiden van het oplossend vermogen van de alternatieven en het gekozen te ontwikkelen alternatief. De afweging van milieuaspecten en de beoordeling daarvan in het plan-MER gebeurt op een globaal schaalniveau, passend bij het abstractieniveau van de Structuurvisie. In het volgende stadium van planvorming worden verkeers- en milieueffecten op een meer gedetailleerd niveau onderzocht voor de uitwerking van het tracéontwerp. Daartoe moet een Project-m.e.r.-procedure leiden tot antwoorden op vragen over het concrete tracéalternatieven, de inpassing daarvan en mogelijke uitvoeringsvarianten. Het Project-MER wordt gekoppeld aan een op te stellen provinciaal Inpassingsplan.

De volgende **alternatieve tracézones** zijn in het plan-MER onderzocht en vergeleken met het nul-alternatief en onderling.

1. 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.
2. Wilhelmina-alternatief = nieuwe oostwestverbinding aanleggen ten zuiden langs het Wilhelminakanaal; zonder opwaarderen N279.
3. Wilhelmina-alternatief; met opwaarderen N279.
4. Noordelijk alternatief A50 = Nieuwe oostwestverbinding vanaf de A50 bij St.Oedenrode tot aansluiting op de N279 bij Boerdonk; met opwaarderen N279.
5. 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.

In het plan-MER is op basis van de zevensprong van Verdaas overtuigend aangetoond dat aanpassing van bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur **nuttig en noodzakelijk** is om de mobiliteit en bereikbaarheid en de gewenste kwaliteit van het woon- en leefklimaat te waarborgen. Kort samengevat is de Noordoostcorridor nodig om de kansen voor de beoogde ruimtelijke en economische ontwikkeling de Brainport te benutten.

Het plan-MER leidt tot de conclusie dat er twee alternatieven **voldoende oplossend vermogen** hebben. Dat zijn het Wilhemina-alternatief met opwaarderen van de N279 en het Noordelijk alternatief A58 (inclusief opwaarderen N279). Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina-alternatief duidelijk groter is, vooral daar waar het gaat om ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en – in mindere mate - het bewoonde gebied. Beide alternatieven hebben echter ingrijpende gevolgen voor natuur, landschap en watersysteem in het Dommeldal en de Breugelsche Beemden. De keuze voor de inpassing van de NO corridor terplekke vraagt daarom een sterke invulling van mitigatie- en compensatiemaatregelen voor natuur, landschap en water.

Aanleg van nieuwe infrastructuur biedt niet alleen een bedreiging, maar biedt ook kansen ook een voor met name natuur, landschap, cultuurhistorie en leefomgeving. Door een samenhangende gebiedsontwikkeling met het Rijk van Dommel en Aa kunnen deze bedreigingen worden beperkt en omgezet in kansen door:

- Een zorgvuldige tracékeuze in het kader van het provinciaal inpassingsplan
- Een ambitieuze ontwikkeling van natuur, landschap en cultuurhistorie in het Rijk van Dommel en Aa met robuuste verbindingen naar de directe omgeving inclusief de noodzakelijke maatregelen voor mitigatie en compensatie;
- Het actief sturen van de beoogde stedelijke ontwikkelingen langs de oostelijke as van het gebied (MEROS)
- Een zorgvuldige bescherming van de kwaliteiten van het Rijk van Dommel en Aa en het voorkomen van stedelijke ontwikkelingen langs de oost-west verbinding middels de aanwijzing als Rijksbufferzone en een passende inrichting van de beoogde verbinding (weinig aansluitingen).

Integrale afweging

In de bijgevoegde integrale afwegingsnotitie is deze afweging inzichtelijk gemaakt.

Ook is gekeken naar de provinciale doelen uit de Structuurvisie RO (oktober 2010) zoals concentratie van de verstedelijking en bijdrage aan de ambities ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling in de regio (versterking van de oostelijk ontwikkel-as, ruimte voor een groene geleiding/vitaal platteland).

Advies stuurgroep voorkeursalternatief noordoostcorridor

De stuurgroep Brainport oost heeft op 10 september 2010 een **unaniem advies** aan Gedeputeerde Staten afgegeven. In de stuurgroep hebben het Rijk, de provincie, het SRE, de waterschappen en de betrokken 12 gemeenten zitting. 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 (zie bijlage advies stuurgroep)

Advies adviesgroep voorkeursalternatief Noordoostcorridor

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 het opwaarderen van de N279, een ander deel van de adviesgroep gaat mee in het voorkeursalternatief.

Daarnaast geeft de adviesgroep enkele suggesties mee voor de volgende fase, indien gekozen wordt voor de voorkeursvariant.

Het advies is betrokken bij het advies van de stuurgroep.

Verstedelijkingslocaties oostelijk deel van de regio Eindhoven - Helmond

De regio heeft de provincie verzocht een besluit te nemen over de verstedelijkingslocaties in het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond en vast te leggen in de provinciale structuurvisie.

In het ontwerp structuurvisie RO Deel D Brainport oost zijn de keuze die Gedeputeerde Staten op 13 juli 2010 hebben gemaakt ten aanzien van de verstedelijkingslocaties verwerkt. Op basis van het advies van de regio (stuurgroep MEROS) en het opgestelde milieueffectrapport (MEROS) hebben GS toen besloten het MER te aanvaarden en ruimte te bieden voor de ontwikkeling van de woon- en werklocaties op;

1. de locaties Goor (1.250 woningen) en Lungendonk (3.250 woningen; fase 1 en 2) voor woningbouw en
2. de locaties Varenschut (75 ha netto) in combinatie met het BZOB-bos (60 ha netto incl. deel Deurne) en Bemmer IV (5 ha netto) voor bedrijven.

Het MEROS besluit ligt in de regio zeer gevoelig. Zowel de woningbouwlocatie Lungendonk en 't Goor als de bedrijvenlocatie BZOB-bos. Gemeente Helmond geeft aan samen met het SRE en de gemeenten Helmond en Someren af te zien van de woningbouwontwikkeling op de locatie Lungendonk en 't Goor en mee te werken aan de ontwikkeling van het BZOB-bos.

Gemeente Helmond zegt voldoende plancapaciteit (binnenstedelijk) te hebben voor de opvang van de woningbouwopgave tot 2030. De onderbouwing daarvan wijkt af van de cijfers zoals gebruikt in de MEROS-studie. Dit is pas medio september 2010 op tafel gekomen. In het regionaal voorstel voor de Rijksbufferzone heeft de stuurgroep Brainport oost deze locatie in de Rijksbufferzone gelegd, om daarmee verstedelijking uit te sluiten. Gedeputeerde Staten heeft hieraan de voorwaarden gekoppeld dat er goed onderbouwde cijfers liggen over de opvang van de woningbouwopgave, en tot die tijd daar in deze structuurvisie niet op vooruit te lopen. Het Rijk

legt de grens uiteindelijk vast in de Amvb.

Het MER MEROS zal samen met het ontwerp-structuurvisie worden vrijgegeven voor publieksparticipatie.

Eerdere besluitvorming PS en GS

- GS hebben oktober 2006 de Netwerkanalyse BrabantStad vastgesteld, waarin prioriteit wordt gegeven aan de aanpak van de knelpunten in de regio Eindhoven;
- PS hebben 20 april 2007 het Bestuursakkoord Vertrouwen in Brabant vastgesteld, waarin het afmaken van de Ruit om Eindhoven concreet is genoemd;
- GS hebben 24 april 2007 ingestemd met het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad, waarin het voltooiën van de Ruit rond Eindhoven – Helmond opgenomen is in het perspectief van een integrale ruimtelijke visie voor de regio;
- PS hebben juli 2008 de Interimstructuurvisie Ruimtelijke Ordening vastgesteld, waarin de Ruit rond Eindhoven-Helmond is opgenomen als studieproject;
- PS hebben november 2009 het BMIT 2010-2014 (uitvoeringsprogramma PVVP) vastgesteld, waarin de N279-Zuid/Noordoostcorridor als provinciale verkenning is opgenomen;
- GS hebben 1 december 2009 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de planMER Noordoostcorridor vastgesteld, inclusief addendum met wijzigingen op basis van reacties uit de bestuurlijke consultatierond.
- GS hebben op 13 juli 2010 een besluit genomen over de locatiekeuze voor verstedelijking en het vastleggen van deze keuze in een structuurvisie

Financiële gevolgen

Dit besluit heeft nu geen financiële gevolgen. De kostenraming voor het voorkeursalternatief van de Noordoostcorridor kent een bandbreedte van € 815 mln. tot 1.3 mlrd of meer. Het betreft een voorlopige inschatting van de kosten (raming 2009), behorend bij het abstractieniveau van de te maken keuze voor één voorkeursalternatief in de huidige plan-m.e.r.-fase. In het Afsprakenkader van 12 februari 2010 is tussen Rijk, provincie en SRE afgesproken uiterlijk 2012 een businesscase voor Brainport-oost op te stellen. Tijdens het halfjaarlijks bestuurlijk BO MIRT worden hier verder afspraken over gemaakt. Het Rijk heeft voor de Noordoostcorridor € 254 miljoen tot 2020 ter beschikking gesteld. Op basis van de businesscase worden ook afspraken met andere partijen uit de regio gemaakt over medefinanciering. De provincie reserveert de komende jaren financiën via het Infrastructuurfonds.

Door detaillering van het onderzoek (in aanvulling op de businesscase) wordt tijdens de volgende fase het zicht vergroot op de diverse precieze kosten (en baten) van de verschillende varianten om een afweging te kunnen maken tussen enerzijds noodzakelijke/gewenste investeringskosten versus beschikbare, door meerdere partijen op te brengen, financiering. Erkend wordt dat de beschikbare financiën een belangrijke randvoorwaarde zullen vormen voor welke uitvoeringsvorm gerealiseerd kan worden.

Vaststellingsprocedure

De procedure tot en met de vaststelling is als volgt:

- 18 oktober 2010, informatiebijeenkomst Statencommissies RM en EMG
- 22 oktober 2010, bespreking in gezamenlijke commissievergadering RM/EMG
- 1 november 2010, start inspraak
- najaar 2010 advies te vragen aan de Provinciale Omgevingscommissie (POC).
- 19 december 2010, einde inspraak
- Eind februari 2010, vaststelling voorstel aan PS door GS
- Medio 2011 vindt dan de definitieve besluitvorming in PS plaats.

Vervolgens wordt in een projectMER fase het voorkeursalternatief verder uitgewerkt

Beoogd effect:

Vrij geven voor inspraak.

's-Hertogenbosch, 5 oktober 2010,

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant