

## Statenvoorstel 29/18 A

Voorgestelde behandeling

Procedurevergadering : 4 juni 2018

PS-vergadering :

### Onderwerp

Vaststellen provinciale inpassingsplannen voor Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL)

### Datum

22 mei 2018

### Documentnummer

GS: 4335155

PS: 4360308

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

### Samenvatting

Gedeputeerde Staten stellen Provinciale Staten voor om de aanleg van infrastructurele, recreatieve, water en natuurmaatregelen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat planologisch mogelijk te maken door een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vast te stellen voor zowel West als Oost.

### Het voorstel

1. overeenkomstig ons voorstel het Provinciaal Inpassingsplan Oost, digitaal vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9930.ipgoloost-va01 en de bijbehorende toelichting, (hierna PIP Oost) vast te stellen;
2. overeenkomstig ons voorstel het Provinciaal Inpassingsplan West, digitaal vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9930.ipgolwest-va01 en de bijbehorende toelichting, (hierna PIP west) vast te stellen;
3. de benodigde compensatie voor het natuur netwerk Brabant conform het compensatieplan (bijlage V van PIP bijlage 16) volledig fysiek uit te voeren in de volgende compensatiegebieden:
  - ecologische verbindingszone Drongelens kanaal, inclusief stapstenen aan beide zijden van de A59
  - ecologische verbindingszone Baardwijkse Overlaat
  - ecologische verbindingszone Voordijk
4. geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 3.1 en 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening;
5. het tijdstip als bedoeld in artikel 3.26, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening te bepalen op direct na de datum van vaststelling van het PIP;

### Aanleiding

Om de ambities voor de GOL juridisch goed te borgen zijn 2 Provinciale Inpassingsplannen opgesteld:

- één voor West (tussen Waalwijk en westzijde van Drunen)

- één voor Oost (tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch).

In de voorbereiding van deze plannen is het verplichte overleg met de betrokken gemeenten en andere besturen gevoerd. Na verwerking van hun opmerkingen, heeft het plan in ontwerp ter inzage gelegen en kon iedereen reageren. Ook deze reacties zijn in het plan verwerkt. Tegelijkertijd is het bijhorende milieueffectrapport (MER) afgerond en zijn de belangrijkste vergunningen afgegeven. De voorbereiding van de plannen is daarmee afgerond.

Gevraagd wordt de Inpassingsplannen vast te stellen. Met bijgevoegde links ([www.brabant.nl/ipGOLoost](http://www.brabant.nl/ipGOLoost) en [www.brabant.nl/ipGOLwest](http://www.brabant.nl/ipGOLwest)) zijn de plannen in te zien, inclusief alle bijlagen, zoals MER rapport en achtergrondrapporten.

### **Bevoegdheid**

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is Provinciale Staten bevoegd om het inpassingsplan vast te stellen. Gedeputeerde Staten zijn belast met de voorbereiding daarvan.

### **Doel**

Een PIP is een provinciaal bestemmingsplan. De Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat vormt het robuuste, gemeentegrensoverschrijdend juridisch-planologische fundament voor de aanleg van infrastructurele, recreatieve, water- en natuurmaatregelen binnen de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat.

### **Argumenten**

*1.1 en 2.1     het PIP geeft op integrale wijze invulling aan de oplossing van de signaleerde problemen*

GOL is een van de 9 gebiedsopgaven die in de Structuurvisie zijn benoemd. Het is een integrale gebiedsontwikkeling die ambities realiseert op het gebied van economische vitaliteit, mobiliteit, waterveiligheid, natuur, fiets, erfgoed en leefbaarheid.

Met deze ambities wordt invulling gegeven aan diverse provinciale doelstellingen.

- Naast het feit dat het plangebied is aangewezen als gebiedsontwikkeling in de structuurvisie draagt het bij aan de volgende doelstellingen uit de structuurvisie:
  - een robuust water- en natuursysteem, door in te zetten op versterking van de samenhang tussen natuur en water
  - invulling van de groene geleidingszone tussen de steden in Midden-Brabant. Door nadrukkelijk invulling te geven aan omgevingskwaliteit wordt de groene geleiding versterkt die het plangebied vormt tussen enerzijds het intensief gebruikte "leisure-landschap" en anderzijds de cultuurhistorische, kleinschalige en landschappelijke karakter van Het Groene

### **Datum**

22 mei 2018

### **Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

- Woud en de Loonse en Drunense Duinen.
- versterking van de Baardwijkse Overlaat als cultuurhistorisch landschap
- De uitwerking van de structuurvisie in het gebiedspaspoort Maaskant, waarmee we invulling geven aan de doelstellingen op het gebied van versterking openheid, relatie stad-land, versterking cultuurhistorische waarden en die recreatief ontsluiten, versterken ecologische waarden.
- De volgende geformuleerde doelen in het Provinciaal Milieu- en Waterplan:
  - schone en gezonde leefomgeving (bodem, water en lucht)
  - bescherming van Brabant tegen overstromingen en externe risico's
- Invulling van de doelstellingen uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en het daarbij horende uitvoeringsprogramma Brabants MIT: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid, alsook door "werk met werk" te maken kansen realiseren op het gebied van hoogwaterbescherming, verkeer, landschap & ecologie, landbouw en recreatie.
- In het GOL gebied worden 3 ecologische verbindingzones aangelegd, waarmee de doelstelling uit Brabant: uitnodigend groen om het natuur netwerk Brabant af te maken wordt gerealiseerd.
- Invulling geven aan de afstemming van Rijks- en regionale ambities op het terrein van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur als opgenomen in de Gebiedsagenda Brabant.

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

Deze fysieke beleidsterreinen vormen een samenhangend complex ('omgevingsbeleid') dat conform de structuurvisie om integratie en afstemming vraagt. Het doel voor GOL is om te komen tot een effectieve en efficiënte aansturing en realisatie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

GOL West

In GOL West ligt de nadruk op de Baardwijkse Overlaat, waar meerdere belangen spelen: nieuwe infrastructuur, de aanleg van een fietsbrug voor de snelfietsroute, de belangen van de natuur en cultuur. Door de gebiedsontwikkeling worden deze belangen niet ieder afzonderlijk bekeken, maar juist integraal met elkaar in verband gebracht. Op dit moment is de Baardwijkse Overlaat een landbouwgebied, de verbindingfunctie voor natuur is niet aanwezig en het kanaal en de spoordijk zijn nog een van de weinige markers die herinneren aan de cultuurhistorische functie die het gebied ooit heeft gehad. Zonder GOL zou hier niets veranderen, maar nu wordt het mogelijk gemaakt om een impuls aan dit gebied te geven. De natuurfunctie wordt aan de westzijde volledig ingericht, aan de oostzijde wordt de functie van de Heidijk versterkt. Door het gedeeltelijk openmaken van de spoordijk, inclusief de voorziene verrijkingsmaatregelen, wordt het verhaal van de Baardwijkse Overlaat verteld en beleefbaar gemaakt. Het is niet enkel een fietsverbinding, maar het geheel wordt een icoon dat het verhaal van het gebied vertelt. Het

openmaken van de spoordijk maakt het tevens mogelijk de natuur langs deze lijn te versterken. Daarmee wordt het monotone karakter van het gebied doorbroken en ontstaat juist door alle belangen te combineren een impuls die het gebied weer karakter geeft, terwijl het nog steeds een buffer is tussen Waalwijk en Drunen.

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

### GOL Oost

In GOL Oost ligt de nadruk op Vlijmen, waar meerdere belangen spelen: waterveiligheid, nieuwe infrastructuur, de belangen van de natuur en cultuur.

In GOL Oost wordt rondom Vlijmen een oplossing geboden voor diverse problemen. De leefomgevingskwaliteit staat onder druk doordat veel verkeer door de kern gaat en bij afrit 44 de afrit van de A59 direct overgaat in een woonstraat (van 100 km/uur direct terug naar 50 km/uur). Afrit 44 is onvolledig en bovendien verkeersonveilig door de weefbewegingen op het (te korte) weefvak. De huidige infrastructuur is onvoldoende voor ontsluiting van toekomstige ontwikkelingen. In GOL wordt de randwegen structuur afgemaakt. Dit geeft mogelijkheden voor een goede openbaar vervoer verbinding en betere verkeersafwikkeling voor Vlijmen. Tegelijkertijd ontstaat door GOL een impuls voor de cultuurhistorische waarden in het gebied, doordat bij de vernieuwing van aansluiting 45 het eerste gedeelte van de boerenschans als onderdeel van de linie 1629 wordt meegenomen.

Door de sectorale doelstellingen te integreren en projecten met elkaar te verbinden, versterkt GOL de ruimtelijke samenhang van het gebied. Door die verbinding ontstaat een integrale en duurzame oplossing voor de gesignaleerde problemen, die los van elkaar niet tot ontwikkeling zouden komen. In GOL is een meerwaarde benadering toegepast om naast noodzakelijke aanpassingen de omgevingskwaliteit te verbeteren.

#### *1.2 en 2.2 Het plan heeft de steun van het rijk, de betrokken gemeenten en waterschappen*

Dat deze ruimtelijk-economische verbanden vraagt om een bovenlokale en tussenbestuurlijke aanpak, met de provincie in een regisserende rol, heeft zijn toegevoegde waarde bij GOL bewezen. Aan de start van het proces hebben alle partijen hun betrokkenheid vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Vanuit de gezamenlijke opgave, hebben alle partijen onder aansturing van de provincie als gelijkwaardige partners het project getrokken. De stuurgroep, waarin naast de provincie, het rijk, de betrokken gemeenten en waterschap Aa en Maas deelnemen, heeft in de gehele voorbereiding de besluitvorming voorbereid. Daarbij is op basis van nieuwe informatie en inzichten, meerdere malen actief de te volgen weg getoetst in de omgeving, bij Provinciale Staten en gemeenteraden.

#### *1.3 en 2.3 Het plan is in samenspraak met de omgeving tot stand gekomen*

Vooruitlopend op de geest van de nieuwe Omgevingswet heeft GOL gedurende de gehele voorbereiding gewerkt in een open en toegankelijk planproces. Met vele betrokkenen, belangenorganisaties en inwoners is de afgelopen jaren stap voor stap gewerkt aan het PIP dat er nu ligt.

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

Vanaf de start van het project is een adviesgroep actief geweest met daarin 20 organisaties die diverse belangen in het gebied vertegenwoordigen. Zij hebben steeds input geleverd in het proces. De wensen, die zijn benoemd, zijn zoveel mogelijk in de plannen verwerkt. Aanvullend is ook direct met betrokkenen in het gebied gesproken. In schetssessies, inloopavonden, sessies over geluidsmaatregelen, specifieke issues voor een straat of woning etc. Door deze contacten is een compleet beeld van de belangen, wensen en overwegingen ontstaan. Juist deze inbreng is meegenomen en heeft tot aanpassing van de plannen geleid, zoals de verlegde toe- en afrit in Nieuwkuijk in plaats van de in eerste instantie gekozen turbo rotonde.

Alle input is gewogen om tot het voorliggende plan te komen. Gezien de reacties uit de zienswijzen, hebben betrokkenen in dit proces evenals de samenwerkende partners kunnen ervaren dat er vele invalshoeken, meningen en verwachtingen zijn over de beste oplossing voor de geconstateerde problemen. Het is niet mogelijk alle individuele wensen te honoreren, wel is het gelukt de plannen steeds beter en completer te maken, binnen de bij de start van het proces vastgestelde (financiële) kaders.

*1.4 en 2.4 De ingekomen onafhankelijke adviezen hebben tot verbetering van het plan geleid*

Over het ontwerp MER/PIP hebben zowel de Commissie m.e.r., als ook Brabant Advies (provinciale raad voor de leefomgeving PRL) een onafhankelijk advies uitgebracht. Op basis van het voorlopig advies van de Commissie m.e.r. is het MER aangevuld, waarna de Commissie een definitief advies heeft uitgebracht.

Met deze aanvullingen concludeert de Commissie m.e.r. in haar advies: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen."

Ten aanzien van het aspect geluid concludeert de Commissie m.e.r.: "Uitvoering van GOL-Oost inclusief wettelijk verplichte geluidmaatregelen zorgt dus ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor een afname van het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen van ca 10%. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de afname ca 2%. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt meer af, namelijk met ca 22% ten opzichte van de autonome ontwikkeling en ca 16% ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt meer af dan het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen, omdat het voorkeursalternatief een groot effect

heeft op de hoogst belaste geluidgevoelige bestemmingen (geluidbelasting  $\geq 70$  dB).”

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

Om de exacte effecten nog beter inzichtelijk te maken is, op advies van de Commissie m.e.r. een nieuwe samenvatting van het MER opgesteld, aangevuld met daarin een uitgebreidere beschrijving van de effecten van GOL, ten opzichte van de huidige situatie. Ook hieruit blijkt dat GOL per saldo leidt tot een afname van het verkeer in de kernen en een afname van de geluidsbelasting. De Commissie concludeert in haar advies:

“In de (nieuwe) samenvatting van het MER zijn, ondersteund met goed kaartmateriaal, de effecten van het GOL in beeld gebracht, zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2030, zonder GOL) als de huidige situatie (2017). Verandering in verkeerintensiteiten, luchtkwaliteit en aantallen geluidgehinderden zijn daarbij kwantitatief gepresenteerd. Hiermee is naar het oordeel van de Commissie meer toegankelijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen en beter zicht op de effectiviteit en mate van doelbereik van GOL”.

De PRL brengt een aantal punten onder de aandacht:

- Zo adviseert PRL om systematisch de communicatie over de ontwikkelingen van GOL voort te zetten, waarbij aandacht voor toegankelijke en samenvattende informatie van belang is. Zoals aangegeven is de samenvatting van het MER inmiddels aangevuld en goed toegankelijk gemaakt.
- Er wordt gevraagd om ook relevante inzichten en aanpakken van andere Brabantse ruimtelijke projecten (zoals de N279 Veghel-Asten en de Westelijke Langstraat) te betrekken. Waar nodig en bruikbaar zijn relevante inzichten van andere projecten betrokken in de plannen van GOL. Zo is recentelijk gebruik gemaakt van het inzicht van Smart Logistic bij N279 voor het verkennen van de mogelijkheden van Smart Mobility bij GOL.
- Voorts vraagt PRL aandacht voor mobiliteit in bredere zin, zoals de mogelijkheid voor toepassing van intelligente transportsystemen (ITS) en adviseren te onderzoeken of GOL als casus gebruikt kan worden in het bredere op innovaties gerichte mobiliteitsbeleid van de provincie. Voor slimme mobiliteit en doorstroming is in het kader van GOL inmiddels een verkenning uitgevoerd naar mogelijke maatregelen. Deze verkenning geeft goede uitgangspunten om bij de uitwerking van de strategie van Smart Ways voor zuid Nederland deze maatregelen te laten landen in het GOL gebied.

*1.5 en 2.5 mede op basis van inspraakreacties zijn in het plan optimalisaties doorgevoerd*

Veel insprekers en ook de PRL vragen aandacht voor slimme vervoerstechnieken en de toepassing daarvan binnen GOL.

Voor slimme mobiliteit en doorstroming is in het kader van GOL inmiddels een verkenning uitgevoerd naar mogelijke maatregelen. Uit deze verkenning blijkt dat de verkeersdoorstroming in het GOL-gebied potentie biedt voor slimme mobiliteitsoplossingen. Bij het uitwerken van toekomstige concrete maatregelen voor het GOL-gebied wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van het programma SmartwayZ.nl voor Zuid-Nederland.

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

Daarnaast wordt ook veel aandacht gevraagd voor het toevoegen van maatregelen voor natuur.

In de GOL plannen waren al een groot aantal natuurmaatregelen voorzien, zoals 3 EVZ's, een faunatunnel onder de Overlaatweg en de ecopassage bij Vlijmen.

Mede op basis van deze zienswijzen zijn de GOL plannen verder verrijkt met optimalisaties op het gebied van natuur. Zo wordt in de Baardwijkse Overlaat de aanleg van een fiets- en wandelbrug aangegepen om daaronder een nieuwe natuurzone aan te leggen. In aansluiting daarop wordt ten oosten van de nieuwe randweg Drunen een zone aangelegd van hooiland met poelen. Deze combinatie van maatregelen verhoogt de ecologische waarde van de Baardwijkse Overlaat en zorgt er naast de EVZ's die in het plan al aangelegd worden, dat de Baardwijkse Overlaat voor natuur zijn beoogde verbindende functie kan vervullen. In Vlijmen is een grote reeënpopulatie actief. Om de barrièrewerking van de nieuwe randweg Vlijmen voor de ree op te heffen wordt in GOL tevens voorzien in een reeëntunnel nabij de fietstunnel (waarvan kleinere dieren ook gebruik kunnen maken) en wildspiegels ten noorden van de rotonde. Op deze wijze wordt de verkeersveiligheid verbeterd en kunnen de dieren ook op een veilige wijze het natuurgebied rond het Engelenmeer bereiken.

*1.6 en 2.6 de omgevingskwaliteit is toegenomen*

Zoals hiervoor al vermeld zijn in het omgevingsproces steeds ideeën opgehaald. Ook hebben alle adviezen en inspraakreacties geleid tot een verbetering van de omgevingskwaliteit van het plan. Gedurende de looptijd van het project is de kwaliteit van de plannen toegenomen en naast noodzakelijke aanpassingen is er ook sprake van het toevoegen van meerwaarde op omgevingskwaliteit en andere punten zoals cultuurhistorie. De Baardwijkse Overlaat wordt van een monotoon landbouwgebied dat het nu is, weer een gebied dat het verhaal van vroeger verteld met de fietsbrug als nieuw icoon. In Vlijmen wordt het eerste gedeelte van de Boerenschans als onderdeel van de linie 1629 gerealiseerd.

*1.7 en 2.7 het plan wordt digitaal vastgesteld*

Conform de verplichting in de Wet ruimtelijke ordening wordt zowel het Inpassingsplan voor Oost als West digitaal vastgesteld. Daartoe is een unieke codering aangemaakt voor ieder plan, zodat is te bepalen welke versie van het plan uiteindelijk de versie is die is vastgesteld.

3. *compensatieverplichting moet afdoende geregeld zijn*

Door de compensatielocaties vast te leggen in een expliciet besluit is, conform de Verordening ruimte, voldoende vastgelegd dat compensatie daadwerkelijk plaats vindt.

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

4. *kostendekking van GOL is verzekerd*

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wro dient in het kader van een PIP inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Nu voor GOL het kostenverhaal verzekerd is, zoals onder financiën toegelicht, is het niet nodig om een exploitatieplan op te stellen. Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro bestaat ook niet de wettelijke verplichting om een exploitatieplan op te stellen.

5. *door intensieve betrokkenheid van gemeenten in het voorbereidingsproces is een uitsluitingstermijn niet nodig*

Na vaststelling van het PIP door Provinciale Staten, is de gemeenteraad niet meer bevoegd om voor de in dat plan opgenomen gronden een bestemmingsplan vast te stellen. Deze uitsluiting geldt voor een maximale periode van tien jaar. Artikel 3.26 lid 5 Wro biedt Provinciale Staten de mogelijkheid in het vaststellingsbesluit door middel van een termijn aan te geven tot welk tijdstip de uitsluiting van de bevoegdheid van de betrokken gemeenteraad voortduurt. Nu veel gronden reeds zijn aangekocht en de gemeenten intensief bij het planproces betrokken zijn, wordt een uitsluitingstermijn in dit geval niet noodzakelijk geacht. De gemeente is met andere woorden direct weer bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen. 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.

## **Kanttekeningen**

1.1 en 2.1 *De ingekomen zienswijzen vragen veel aandacht voor alternatieven*

Veel betrokkenen vragen in hun zienswijze aandacht voor het feit dat er betere opties zouden zijn in zowel oost als west. Het pleiten voor deze opties beslaat ook het grootste deel van de inbreng via de zienswijzen. De alternatieve opties vormen aantoonbaar inhoudelijk geen verbetering en pasten niet binnen de financiële kaders. In west gaat het om de zogeheten variant 72a. Deze is uitgebreid bekeken en besproken in extra expertsessies. Het alternatief blijkt geen robuuste oplossing en is op zowel inhoudelijke als financiële overwegingen geen haalbaar alternatief.

Door het team Concerncontrol & Auditing is een interne audit uitgevoerd op het doorlopen proces voor deze variant en dan met name de wijze van raming. Conclusie is dat het proces om te komen tot een juiste en volledige raming goed is doorlopen. Daarbij wordt aangegeven dat er tussen de provincie en de



stichting onduidelijkheid bestaat over de vraag welke variant de meest geoptimaliseerde versie van variant 72 is. Het is niet uitgesloten dat het verschil zit in een andere toepassing van randvoorwaarden. In de GOL-versie is conform de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat gerekend met een ontwerpsnelheid van de A59 van 130 km/u, zodat over een grotere lengte de as van de A59 verschoven moet worden. De versie van de stichting rekent met een ontwerpsnelheid van 100 km/u. Het volledige audit rapport is toegevoegd als bijlage 16.

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

In oost speelt het feit dat met de alternatieve voorstellen geen robuuste oplossing ontstaat die toekomstbestendig is en ook inhoudelijk geen haalbaar alternatief geeft. Op dit punt is aanvullend onderzoek verricht en in de reactie op de zienswijze verwoord.

Een uitgebreide onderbouwing vindt u in de Nota van beantwoording zienswijzen.

*1.2 en 2.2 Invoer gegevens stikstofberekening niet controleerbaar*

In de aanvulling op het MER zijn nieuwe stikstofberekeningen gepresenteerd. Voor de daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn kaarten bijgevoegd en wordt verwezen naar het achter-grondrapport verkeer. De Commissie geeft echter aan dat zij "op basis van deze informatie niet kan controleren of in de Aerius-stikstofberekeningen de juiste verkeersgegevens (intensiteiten, snelheden, aandeel vrachtverkeer) zijn ingevoerd."

Conform het advies van de commissie zijn bij bij de aanvulling op het MER bijlagen gevoegd, waarin de gebruikte invoergegevens zijn opgenomen.

- Etmaalintensiteiten motorvoertuigen referentie 2021
- Etmaalintensiteiten motorvoertuigen plan 2021
- Wettelijk toegestane snelheden referentie 2021
- Aandeel vrachtverkeer referentie 2021
- Wettelijk toegestane snelheden plan 2021
- Aandeel vrachtverkeer plan\_2021

Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de achtergrondrapporten Verkeer en het daaraan toegevoegde technische bijlagerapport van het GOL-verkeersmodel. Het gaat hier om bijlagen 18 en 19 bij de toelichting van beide inpassingsplannen.

Deze invoergegevens zijn aangeleverd bij de omgevingsdienst die de vergunning voor de Wet natuurbescherming moet afgeven. Zij voeren deze gegevens zelf nogmaals in en controleren daarmee of hetgeen wij hebben berekend juist is en past binnen de ruimte die in het systeem is gereserveerd. Op die wijze ontstaat een goed navolgbare stikstofberekening.

**Financiën**

Onlangs is een geactualiseerde investeringsraming voor de realisatiefase opgesteld. Gebaseerd op deze raming wordt een plafondbedrag vastgesteld. Gezien de prognose van de aanbesteding van dit soort werk zijn wij van mening dat het aannemelijk is dat de markt hiervoor een passende bieding zal doen. Daarmee hebben wij vastgesteld dat met het beschikbare budget het project als economisch haalbaar wordt beschouwd. Wel is strakke sturing en sterke scopebewaking (geen objectoverschrijdende risico's) een belangrijke voorwaarde om geen budgetoverschrijding te krijgen.

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

Indien geen passende bieding wordt ontvangen, in februari 2019, zullen de risicodragende partijen in overleg treden met elkaar. Wij zullen u over de dan ontstane situatie informeren.

**Europese en internationale zaken**

Er is geen staatssteun risico of andere Europese risico's.

**Planning**

Op dit moment is ook het proces gestart om de gronden benodigd voor het project te verwerven. Mogelijk dat als gevolg van de onderhandelingen in dit proces nog kleine wijzigingen optreden in de begrenzing van beide inpassingsplannen (grenscorrecties). Als dat het geval is, zullen deze correcties met een nota van wijziging aan u worden voorgelegd, zodat u op basis van de meest actuele informatie de begrenzing kunt vaststellen.

Na het besluit tot vaststelling van de inpassingsplannen worden deze gepubliceerd conform de wettelijke vereisten, waarbij de planning is deze publicatie uiterlijk 6 juli af te ronden, waarna betrokkenen 6 weken de tijd hebben beroep in te stellen.

**Bijlagen**

1. Provinciaal inpassingsplan West
2. Provinciaal inpassingsplan Oost
3. PIP West verbeelding aansluiting 40
4. PIP West verbeelding snelfietsroute
5. PIP West legenda
6. PIP Oost verbeelding aansluiting 43
7. PIP Oost verbeelding aansluiting 45
8. PIP Oost verbeelding snelfietsroute en aansluiting 43
9. PIP Oost legenda
10. Advies van de Provinciale raad voor de leefomgeving (Brabant Advies)
11. Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport van de Commissie m.e.r.
12. Eind toetsingsadvies over het milieueffectrapport van de Commissie m.e.r.

13. Milieueffectrapport samenvatting en hoofdrapport
14. Achtergrondrapport natuur inclusief compensatieplan natuur netwerk  
Brabant
15. Nota van beantwoording zienswijzen
16. Rapport Audit ramingenproces GOL

**Datum**

22 mei 2018

**Documentnummer**

GS: 4335155

PS: 4360308

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

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

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Opdrachtgever: de heer J.P.M. Leermakers, (06) 18 30 30 76,  
jleermakers@brabant.nl, Programmamanager GOL, van cluster Natuur en Milieu.

Opdrachtnemer: mevrouw P.W.A.M. van 't Veer - Damen, (073) 680 84 74,  
pvhveer@brabant.nl, afdeling Advies en Specialisme B van cluster Natuur en  
Milieu.