

Memorie van Antwoord 25/12 D

Voorgestelde behandeling :
PS-vergadering : 22 juni 2012
Statencommissie : Niet van toepassing

Onderwerp

Structuurvisie ruimtelijke ordening deel E: 'Grenscorridor N69' en
Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 (PS 25/12)

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

Op 31 mei jl. vond de commissiebehandeling plaats van het Statenvoorstel Structuurvisie ruimtelijke ordening deel E: 'Grenscorridor N69' en Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 (PS 25/12). Vanwege tijdgebrek tijdens deze commissievergadering is afgesproken dat de commissieleden hun nog openstaande vragen schriftelijk zouden indienen en dat deze vragen middels een Memorie van Antwoord beantwoord zouden worden. Deze treft u hier aan.

De **VVD** (mw. Zwijnenburg) heeft de volgende vragen:

- 1) Over de aanbevelingen van de commissie MER geeft u aan dat u in de vervolgfase aan deze punten aandacht besteedt.
Dat is voor de VVD een te vage omschrijving. Wij vernemen graag of u deze aanbevelingen overneemt of niet?

Beantwoording:

Hoofdstuk 3 'Aanbevelingen voor het vervolgproces' uit het toetsingsadvies Commissie m.e.r. bevat zes adviezen waarvan vier betrekking hebben op het project-mer traject en twee op de afronding van de plan-mer fase. Deze laatste twee zijn meegenomen bij de wijziging van de structuurvisie en het gebiedsakkoord. De opmerkingen die betrekking hebben op de project-mer zullen we overnemen bij de project-mer.

De **PVV** (de heer van den Berg en de heer van Hattem) heeft de volgende vragen gesteld:

- 1) Wat zijn de plannen voor de N69 bij de grens?

's-Hertogenbosch

Datum

11 juni 2012

Documentnummer

3036081

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)



Beantwoording:

De N74 (België) en de N69 komen bij in het grensgebied bij elkaar. De gemeente Lommel is één van de ondertekenaars van het gebiedsakkoord en het grensemplacement is in het gebiedsakkoord opgenomen als een gerelateerde ruimtelijke opgave. De gemeenten Lommel en Bergeijk, de provincies Limburg (België) en Noord-Brabant en de Vlaamse overheid treden na ondertekening van het gebiedsakkoord met elkaar in overleg om ervoor te zorgen dat de doorstroming hier soepel blijft verlopen en om de toekomst van het grensemplacement af te stemmen.

's-Hertogenbosch

Datum

11 juni 2012

Documentnummer

3036081

- 2) Kan in de project-MER de kosten van verbreding naar een 3-baans weg met wisselstroken en een 2x2 weg 80kmh worden meegenomen?

Beantwoording:

Deze zijn vooralsnog niet in beeld. In de project-mer zullen we alleen die varianten doorrekenen die als realistisch worden beschouwd.

- 3) Kan in het kader van voorgaande berekend worden wat de meerkosten zijn indien met aanleg van beide bovenstaande opties t.a.v. grondaankopen en kunstwerken?

Beantwoording:

Ook deze berekening is vooralsnog niet aan de orde.

- 4) Gaat u de gedragingen van de gemeente Veldhoven onderzoeken ten aanzien van de door ons vermoedde obstructie bij de Locht / A67?

Beantwoording:

Uit overleg met de gemeente Veldhoven is ons gebleken dat er geen sprake is van obstructie. Voor het Veldhovense bedrijf Baetsen gelden op dit moment twee bestemmingsplannen ("Buitengebied 2009" en "Buitengebied 1988, partiële herziening 2007, Transport- en sorteerbedrijf aan de Locht (Baetsen)". Door deze bestemmingsplannen worden de aansluitmogelijkheden op de A67 niet geblokkeerd.

Met het bedrijf Baetsen is afgesproken dat nog in 2012 gestart zal worden met de vervanging van deze twee bestemmingsplannen door één nieuw bestemmingsplan. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende mogelijkheden die nu nog in beeld zijn voor de aansluiting op de A67.

- 5) Hoe kijkt GS aan tegen de mogelijkheid om de Westparallel bij de stuw in de Run bij Veldhoven aan te leggen, door huidig agrarisch gebied (maïsveld), zodat de 500 meter palenconstructie van 31 miljoen euro niet nodig is en de natte natuurparel Grootgoor onaangetast kan blijven?

Beantwoording:

Het Waterschap de Dommel richt voor 2015 de waterbergingsgebieden in. Zij zullen dus een stuw in de Run plaatsen. Zoals ook in het gebiedsakkoord staat zullen we trachten werk met werk te maken, maar daarbij dient de planning van de realisatie van de waterberging en de Westparallel op elkaar afgestemd te kunnen worden. Het waterschap heeft aangegeven dat de inrichting van de waterbergingsgebieden geen belemmering is voor de vaststelling van het tracé voor de Westparallel. Voor 31-12-2012 maken provincie en waterschap afspraken over de samenhang van beide projecten. Mocht het mogelijk zijn om de stuw te benutten en onderdeel te laten zijn van het tracé dan is dat een goede optie, vanwege ruimte besparing en inzet van financiële middelen en minder impact op het beekdalensysteem.

's-Hertogenbosch

Datum

11 juni 2012

Documentnummer

3036081

- 6) Wat is de visie van GS op de ruimtelijke situatie nabij de Locht in Veldhoven, waar door de aanwezigheid van de firma Baetsen, natuurgebied het Kleingoor en de golfbaan de Westparallel in het zoekgebied moeilijk kan worden ingepast? Heeft GS rekening gehouden met het feit dat natuurgebied Kleingoor door milieclubjes kan worden gebruikt om de aanleg jarenlang te dwarsbomen?

Beantwoording:

Zowel Veldhoven als de provincie hebben in beider belang in dit gebied een grote opgave te realiseren waarbij gezamenlijk wordt opgetreden. Voor de Westparallel stelt de provincie een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op dat de gemeentelijke bestemmingsplannen 'overruled'. Mocht dat consequenties hebben op de genoemde bedrijven dan wel natuurgebied dan gelden hier wettelijke compensatieregels voor. Door een zorgvuldig proces te organiseren met betrokkenheid van alle belanghebbenden en de wettelijke regels en procedures te hanteren is het niet logisch te veronderstellen dat de aanleg door één of enkele partijen jarenlang kan worden gedwarsboomd. Dat is een van de belangrijke redenen waarom voor een proces van de brede belangenbenadering is gekozen.

- 7) Wat is de visie van GS op de door de gemeente Veldhoven schijnbaar opgelegde ruimtelijke obstructie voor de N69, door goedkeuring te verlenen voor het bestemmingsplan Baetsen, waardoor zelfs de ingetekende mogelijkheden voor de aansluiting op de A67 vanaf de Locht worden geblokkeerd? Hoe kijkt GS aan tegen het niet naleven van de landschappelijke inpassingseisen uit de bestemmingsplanvoorwaarden (waar ook GS indertijd mee heeft ingestemd) bij Baetsen en het feit dat de gemeente Veldhoven dit tolereert (o.a. betonnen muur in plaats van groene aarden wal en ingebruikname aangrenzend perceel)? Ziet GS dit ook als een poging tot obstructie van de N69 door Veldhoven en hoe gaat GS hiermee om?

Beantwoording (zie beantwoording vraag 4):

In het huidige bestemmingsplan is de groene inpassing van het bedrijf niet optimaal meegenomen. Bij de hierboven beschreven vervanging van het bestemmingsplan



(zie beantwoording 4) zal deze omissie goedge maakt worden. Tevens vindt er overleg tussen de gemeente Veldhoven en het bedrijf Baetsen plaats over de landschappelijke inpassing langs de Locht.

Voor het perceel aan de Locht, grenzend aan het bedrijf van Baetsen, is door de gemeente aan het bedrijf VDL een tijdelijke vergunning verleend voor het tijdelijk opslaan van onderdelen van elektriciteitsmasten tot uiterlijk 31 december 2015. Met de vergunningnemer is afgesproken dat deze gronden vrij van opslag gemaakt zullen worden op het moment dat deze gronden benodigd zijn voor de aansluiting op de A67 en/of de aanleg van de N69.

's-Hertogenbosch

Datum

11 juni 2012

Documentnummer

3036081

De **SP** (mw. Arts) heeft de volgende vragen gesteld:

- 1) Wanneer kunnen wij de cijfers van het actuele verkeersmodel krijgen, omdat er m.n. behoefte is aan cijfers over Dommelen die in de huidige MER ontbreken? Lukt dat nog vóór de 22ste juni?

Beantwoording:

De cijfers in het plan-MER zijn gebaseerd op het meest recente verkeersmodel van de provincie. In de project-MER moet het provinciale verkeersmodel herijkt worden naar de meest actuele ontwikkelingen en naar detailniveau worden gebracht passend bij het zoekgebied. Op dat moment wordt ook meer specifiek naar de situatie in Dommelen gekeken, en komen nieuwe cijfers beschikbaar. De project-MER start na de zomer en heeft een doorlooptijd van 6 tot 12 maanden. Het verkeersmodel en de cijfers die recent in Valkenswaard aan de raadsleden zijn gepresenteerd zijn niet te vergelijken met de cijfers in het plan-MER. Dat is ook aan de raadsleden uitgelegd. Die gemeentelijke cijfers zijn een vingeroefening om te laten zien wat er in Valkenswaard voor verkeerseffecten gaan plaatsvinden binnen Dommelen bij de alternatieven Westparallel en West-Midden.

- 2) Kan er nu al geld door de provincie voor de HOV naar Valkenswaard gespaard gaan worden? Kan mede in relatie tot de andere nulplusmaatregelen het tracé al (ongeveer) vastgesteld worden en kan de HOV ook al opgenomen worden in de concept OV-visie? Wanneer kan met de realisatie begonnen worden, hoeveel eerder dan 2022?

Beantwoording:

In principe is de HOV Eindhoven Zuid - Valkenswaard een nulplusmaatregel waarvoor de regio zelf verantwoordelijk is (SRE, Eindhoven, Waalre en Valkenswaard) en heeft de provincie daar geen rol in of financiële bijdrage voor gereserveerd. Het SRE is een voorziening aan het opbouwen voor deze HOV-lijn. In de gezamenlijke OV-visie van Brabant en het SRE is een aantal verwijzingen opgenomen naar HOV Netwerk Zuid Oost Brabant en SRE Beleidsvisie OV Orion II (o.a. blz. 7 & 12). Hierin is de HOV Lijn Eindhoven - Valkenswaard opgenomen. Dus in de OV-visie wel degelijk rekening gehouden met deze HOV-lijn.



De realisatie van de HOV is niet alleen een financiële kwestie. Eindhoven is op dit moment een aantal HOV-lijnen aan het realiseren. HOV Eindhoven Zuid - Valkenswaard kan pas worden gerealiseerd als eerst HOV Eindhoven CS – Eindhoven-Zuid is gerealiseerd.

's-Hertogenbosch

Datum

11 juni 2012

Documentnummer

3036081

- 3) Zijn de nulplusmaatregelen nu wel of niet een integraal onderdeel van de voorkeursvariant en maken zij die zo in de ogen van het Bestuurlijk Overleg Grenscorridor tot de beste keuze? Hoe denken GS de regie (evt. via de Stuurgroep) te kunnen voeren, als een aantal gemeentes naar eigen goeddunken nulplusmaatregelen al dan niet uit gaan voeren? Blijft de gekozen variant dan toch de beste?

Wordt hierbij inderdaad de mogelijkheid opengelaten tot voorfinanciering (zie Eersel) en is dit een precedent?

Beantwoording:

Alle Nulplusmaatregelen maken onderdeel uit van het totaal pakket. Het gebiedsakkoord is een totaal pakket. De partijen die dit gebiedsakkoord ondertekenen geven aan dat zij al deze maatregelen zullen uitvoeren. Gemeenten of andere partijen kunnen niet éénzijdig maatregelen wijzigen of weglaten. De bestuurlijke werkgroep Nulplus heeft de taak om de regie over de realisatie van de maatregelen te voeren. De stuurgroep controleert de bestuurlijke werkgroepen en zal daar waar nodig sturen om het totaal pakket gerealiseerd te krijgen en het gebiedsakkoord uit te voeren. Mocht er om welke reden dan ook aanleiding zijn om een bepaalde nulplusmaatregel te wijzigen of niet uit te voeren dan gaat de stuurgroep daar over, na overleg met de brede begeleidingsgroep.

Daarnaast is opgenomen om maatregelen zo snel mogelijk uit te werken en vast te leggen in realisatieovereenkomsten.

De gemeente Waalre heeft een motie aangenomen waarin de raadsleden het College van Waalre de opdracht geven alle nulplusmaatregelen uit te gaan voeren. Dat is een goed voorbeeld van het borgen van de uitvoering.

In het Nulplus pakket zit géén voorfinanciering door de provincie en is op dit moment ook niet voorzien voor de dekking van de maatregelen.

- 4) Graag een toelichting op de passage over de Lage Heideweg (concept Gebiedsakkoord blz. 9). Aan wat voor soort aanpassingen en afspraken moeten we denken? Ook financiële?

Beantwoording

De Lage Heideweg wordt bij vaststelling van de PIP Westparallel onderdeel van de Westparallel en zal in één geheel worden aangelegd.

Op dit moment is de gemeente Valkenswaard op uitspraak van Raad van State het bestemmingsplan Lage Heideweg aan het wijzigen, het betreffen kleine



aanpassingen. Daarna kan het bestemmingsplan worden vastgesteld door de gemeente Valkenswaard. Voor de Lage Heideweg (een provinciale weg) heeft de provincie al financiële middelen vastgesteld en gereserveerd, € 7 miljoen (SRE en Valkenswaard hebben elk ca. € 2 miljoen gereserveerd voor de Lage Heideweg). Het bestemmingsplan Lage Heideweg wordt straks overruled door de PIP. Ook kunnen in de PIP eventuele wijzigingen in het huidige ontwerp Lage Heideweg worden doorgevoerd. De gemeente Bergeijk heeft over haar deel van de Lage Heideweg géén bestemmingsplan wijziging ingediend omdat zij géén Lage Heideweg willen realiseren voordat de totaal oplossing in beeld is. Als provincie nemen we na de aanpassing van het bestemmingsplan Lage Heideweg door Valkenswaard het stokje over van de twee gemeenten. Hierover dienen nog concrete afspraken te worden gemaakt.

's-Hertogenbosch

Datum

11 juni 2012

Documentnummer

3036081

- 5) De heer van Vugt (CDA) heeft het in zijn bijdrage met betrekking tot de Brede BelangenBenadering over “een democratisch proces”. De gedeputeerde geeft in zijn antwoord aan, dat een keuze voor een andere dan de voorkeursvariant het echt niet een gemakkelijker besluit had gemaakt. “Er zijn ook een aantal partijen in de BBB waarvoor de West-Midden absoluut onbespreekbaar is, (die zeiden,)daar ga ik gewoon echt niet mee akkoord. Niet alleen Bergeijk, ook andere”.

In hoeverre kun je dan nog spreken van een evenwichtige, democratische afweging en welke andere partijen naast Bergeijk stelden de afweging zo?

Beantwoording:

In het proces van brede belangenbenadering is alles bespreekbaar geweest. In eerdere fases zijn zelfs varianten via België de revue gepasseerd. Elke partij moet kijken naar de eigen belangen op de verschillende onderwerpen en een eigen afweging maken, wat wel en wat niet haalbaar, realistisch is binnen de eigen organisatie. Alle partijen in het proces van de brede belangenbenadering maken hun eigen evenwichtige, democratische afweging. In Bergeijk en Waalre is barrièrewerking tussen kernen van de gemeente door de huidige N397 en N69 een zeer zwaarwegend belang om deze barrièrewerking te verminderen. Dat is in die gemeenten breed gedragen en in andere gemeenten speelt dit geen doorslaggevende rol in de afweging.

Elke partij maakt dus uit de voor haar relevante onderwerpen op basis van de belangen een bestuurlijke afweging tussen de alternatieven en kiest dan. Als die keuze dan gedragen wordt door de eigen organisatie en achterban kan in onze ogen gesproken worden van een democratische en evenwichtige beslissing door die partij. Dat geldt voor alle partijen, ook de partijen die besluiten niet voor de Westparallel te kiezen. Ook voor hen is dit een evenwichtige beslissing in een democratisch en open proces.

- 6) Hebben de ingediende zienswijzen invloed gehad op de keuze van de voorkeursvariant? Het is de SP-fractie onduidelijk welke functie in het gehele



proces zij hebben, als PS ze nu nog vast moeten stellen en de diverse gemeenteraden er formeel geen rekening mee konden houden.

's-Hertogenbosch

Datum

11 juni 2012

Documentnummer

3036081

Beantwoording:

De normale procedure is dat Provinciale Staten de reactienota van zienswijzen vast moeten stellen en dat daarna de insprekers de reactie op hun zienswijze kunnen lezen. De provincie is hierin een stapje verder gegaan door, op verzoek van de leden van het bestuurlijke overleg grenscorridor N69, de conceptversie van de reactienota al op de website (april) te zetten. Dit is onder andere gemeld in de nieuwsbrief N69 van april. De ingediende zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het zoekgebied voor de aansluiting Dommelen.

- 7) Krijgen wij vóór 22 juni nog uitsluitsel over de A67 en bijbehorende kosten, inclusief de kosten voor de randvoorwaarden als verwerving gronden, aanpassing viaducten, claims van derden, etc? Wij nemen aan dat dit niet allemaal in de genoemde 8 tot 15 miljoen van de gedeputeerde kan zitten. Door de formulering van de gedeputeerde trekken wij toch de conclusie dat er zeker tot 2020 geen enkel zicht op geld van het Rijk is. Daarna is het afwachten en op een lijstje staan betekent nog niet dat je snel aan de beurt bent. Klopt deze conclusie? Betekent dit, dat we (ook) hier min of meer gedwongen moeten voorfinancieren?

Beantwoording:

Een eerste berekening van de kosten van een derde rijbaan op het wegvak aansluiting Veldhoven West-knooppunt de Hogt is €8 - €15 mln. Ook gemeente Veldhoven komt in eigen berekeningen op een dergelijk bedrag. Uw aanname dat deze kosten te laag zijn geraamd is, ons inziens, onterecht. De inspanningsverplichting om voor de 22ste juni te trachten duidelijkheid te krijgen bij de minister over dit dossier blijft staan. Vooralsnog is de A67 na 2020 in het MIRT opgenomen. Daarom is het belangrijk dat er naar een oplossing wordt gezocht met de minister. Of dit leidt tot voorfinanciering is op voorhand niet te zeggen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter

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

de secretaris,

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: N.R. op den Kelder, (073) 680 86 92

