

Heusden

Randweg Vlijmen Oost

beoordeling tracé Noord met Variant Voorste Zeedijk "compact"

identificatie

projectnummer:

0797.008745.80

projectleider:

ing. J.A. van Broekhoven

auteur(s):

drs. ing. J.M. van Riet
ir. J.J. van den Berg

Planstatus

datum:

28-08-2012

opdrachtgever:

Gemeente Heusden

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Alternatief Voorste Zeedijk "compact"	3
1.3. Beoordelingsaspecten	6
2. Toelichting beoordeling	7
2.1. Verkeer	7
2.2. Milieu	8
2.3. Landschap, recreatie en landbouw	9
2.4. Ecologie	10
2.5. Water	12
2.6. Totaal overzicht	12
2.7. Financiën	12
2.8. Realiseerbaarheid	14
2.9. Conclusie	14

1.1. Aanleiding

Nadere analyse noordelijk tracé

Gezien de opdracht om te komen tot een tracé voor de randweg dat door de beide betrokken gemeenten kan worden ondersteund is gezocht naar een variant voor het noordelijk tracé-deel die voor beide partijen bevredigend is. De overige tracédelen (midden, zuid en aansluiting De Grassen) zijn geen onderdeel van discussie geweest; de gemeente 's-Hertogenbosch wil deze delen van het tracé overnemen in een binnenkort te nemen collegebesluit. In deze notitie is dus uitsluitend het noordelijk tracédeel (ten noorden van de aansluiting met de Vijfhoevenlaan) onderwerp van studie.

Nieuw uitgangspunt: landbouwverkeer op de weg

In dit onderzoek, dat in goede samenwerking tussen de gemeente Heusden, 's-Hertogenbosch en RBOI is verricht, zijn de uitgangspunten tegen het licht gehouden. Hierbij bleek dat het oorspronkelijke uitgangspunt van de gemeente Heusden om op het gehele randwegtracé één profiel te hanteren (met scheiding tussen autoverkeer en landbouwverkeer) heroverwogen kan worden. Dit uitgangspunt was namelijk in eerste instantie niet afhankelijk gesteld van de verkeersintensiteit op de Randweg.

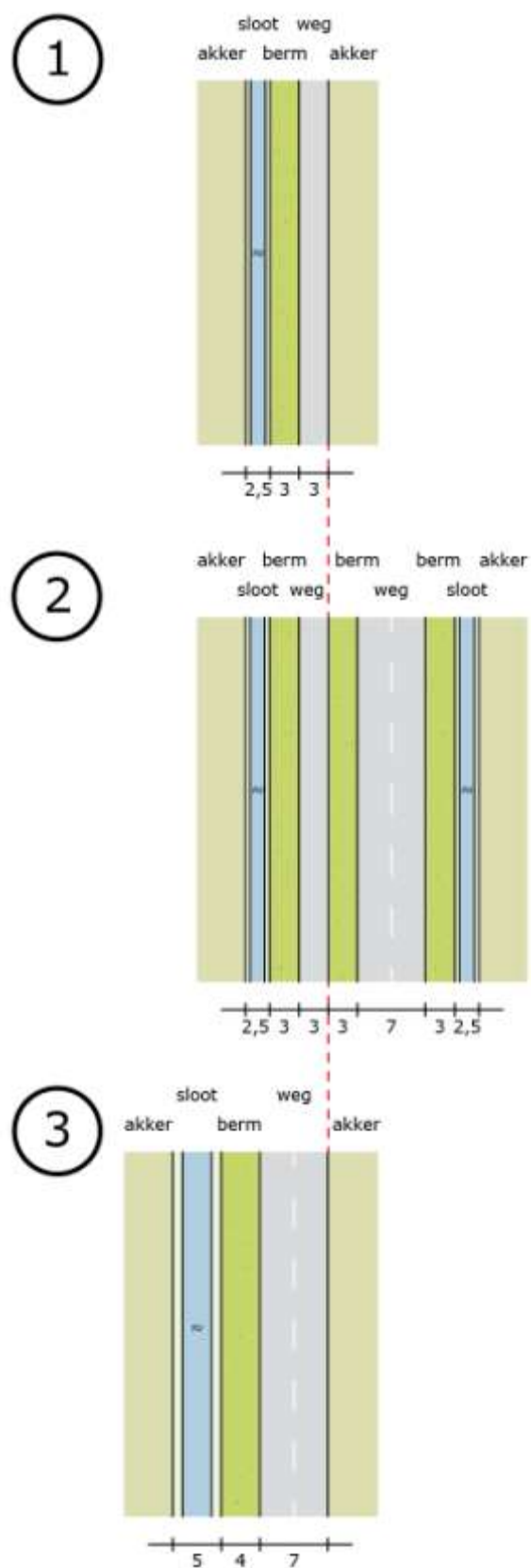
Door ook landbouwverkeer toe te laten op het noordelijk deel van de randweg vervalt de noodzaak om een parallelstructuur aan te leggen bij de variant Voorste Zeedijk. In de voorliggende notitie is beschreven met welke uitgangspunten deze variant kan worden aangelegd. Vervolgens is deze door de gemeente Heusden, 's-Hertogenbosch en RBOI gezamenlijk met de andere noordelijke tracévarianten vergeleken op de aspecten. Criteria en beoordeling hebben de drie betrokken partijen voor dit onderzoek onderling afgestemd. De nieuwe variant heet Voorste Zeedijk "compact" gezien het beperktere ruimtebeslag.

1.2. Alternatief Voorste Zeedijk "compact"

Uit een modelstudie blijkt dat het gedeelte van de Randweg tussen de A59 en de aansluiting met de Vijfhoevenlaan circa 13.500 motorvoertuigen per etmaal zal verwerken, maar dat op het deel van de Randweg tussen de aansluiting met de Vijfhoevenlaan en de Tuinbouwweg, de huidige Voorste Zeedijk, minder dan de helft van dit aantal motorvoertuigen zal rijden.

Mogelijkheden Voorste Zeedijk

Een vergelijking in de gemeente Heusden met bestaande wegen met menging van gemotoriseerd en landbouwverkeer bij die toekomstige intensiteiten, leert dat die oplossing goed mogelijk en verantwoord is. Voor het laatstgenoemde deel (het noordelijk tracédeel) is daarom een heroverweging van de tracékeuze mogelijk. Uitgangspunt hierbij is wel, dat er



Figuur 1.1. Ruimtebeslag Voorste Zeedijk bestaand, met en zonder parallelweg

geen fietsverkeer op de rijbanen van de Voorste Zeedijk wordt toegestaan. Het grote voordeel bij deze variant is dat er geen dubbele infrastructuur wordt gerealiseerd, waardoor het tracé minder ruimtebeslag heeft. In figuur 1.1 zijn de verschillende varianten weergegeven ten opzichte van de bestaande situatie.

1. Bestaande situatie Voorste Zeedijk. De oostzijde van de bestaande weg is het vaste vertrekpunt voor de ligging van de varianten.
2. Variant randweg met de bestaande Voorste Zeedijk als parallelweg. Aan de oostzijde van het bestaande profiel van de Voorste Zeedijk wordt een geheel nieuw profiel met twee rijstroken, berm en bermsloot aangelegd.
3. Variant Voorste Zeedijk "compact". De bestaande Voorste Zeedijk wordt vervangen door een weg met twee rijstroken, berm en bermsloot. De oostzijde van het nieuwe profiel ligt op de oostzijde van de bestaande weg.

Uitgangspunten

De uitgangspunten voor het inrichten van de variant Voorste Zeedijk "compact" als onderdeel van de randweg zijn als volgt:

- De nieuwe oostelijke randweg via het tracé van de Voorste Zeedijk wordt toegankelijk voor gemotoriseerd- en landbouwverkeer. Hiermede wordt afgeweken van het eerdere uitgangspunt dat de oostelijke randweg niet geschikt is voor landbouwverkeer. De oostelijke randweg vanaf de rotonde tot de Tuinbouwweg zal dus hetzelfde karakter krijgen als de Tuinbouwweg. De aanwezige woningen/bedrijven en percelen zijn bereikbaar via de nieuwe oostelijke randweg.
- De beide bedrijven/woningen zullen middels een eenvoudig fietspad in de oostelijke berm van de nieuwe oostelijke randweg vanaf de Engelseweg bereikbaar worden gemaakt.
- De Voorste Zeedijk dient te worden verbreed naar 7 meter.
- Rekening moet worden gehouden met de aanwezige defensieleiding aan de oostzijde van de huidige Voorste Zeedijk;
- Ook zullen de andere nutsleidingen nog in beeld moeten worden gebracht.
- Het is noodzakelijk de aanwezige bomen te verplanten of te rooien met een herplantplicht.
- Voor het fietsverkeer langs de Bellaard/Tuinbouwweg zal een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd;
- Verder dient rekening te worden gehouden met eventuele geluids- en luchtkwaliteitsoverlast ter plaatse van de bedrijven/woningen langs de Voorste Zeedijk.

Beschrijving Voorste Zeedijk "compact"

Rekening houdend met de hiervoor beschreven uitgangspunten, is het mogelijk de Voorste Zeedijk als noordelijk tracé van de nieuwe randweg te realiseren. Het tracédeel krijgt dan de volgende kenmerken:

- De nieuwe oostelijke randweg komt te liggen op de bestaande Voorste Zeedijk, waarbij deze wordt verbreed naar het westen in verband met de aanwezige defensieleiding aan de oostzijde van de huidige Voorste Zeedijk.
- Voorste Zeedijk 10 en 11 behouden een directe aansluiting op de Voorste Zeedijk.
- Vanaf de bestaande Voorste Zeedijk tot de Voordijk wordt gebruik gemaakt van de bestaande Bellaard. Deze zal ook moeten worden verbreed.
- Het gedeelte van de Bellaard tussen Voorste Zeedijk en de Voordijk zal worden voorzien van een vrijliggend fietspad conform het te realiseren fietspad langs de Tuinbouwweg.
- De bestaande sloot langs de Voorste Zeedijk zal aan de westzijde worden vergraven.

- Het is noodzakelijk om de bomen aan de westzijde van de bestaande Voorste Zeedijk te verplanten of te rooien met een herplantplicht.
- Ter hoogte van de woning Voorste Zeedijk 10 zal geen sloot worden gegraven, maar een duiker worden aangelegd; Alle bedrijven en percelen langs de nieuwe oostelijke randweg zijn bereikbaar via de nieuwe oostelijke randweg.

Dit alternatief voldoet aan punt 24 van de op 29 september 2010 ondertekende intentieovereenkomst van het GOL.

1.3. Beoordelingsaspecten

De locatie voor het tracé is beoordeeld op de volgende aspecten (zie paragraaf 2.1 tot en met 2.5):

- verkeer;
- milieu;
- landschap;
- recreatie;
- landbouw;
- ecologie;
- water.

De afweging is opgenomen in paragraaf 2.6. Vervolgens zijn de financiën en de realiseerbaarheid beschreven in paragraaf 2.7 respectievelijk 2.8. Dit alles tezamen leidt tot de conclusie in hoofdstuk 2.9.

Methodiek

De scores zijn gebaseerd op het deskundigheidsoordeel van de betrokken adviseurs van de gemeente en de rapportage van Etrusk. De waarderingen die zijn toegekend zijn als volgt.

Tabel 1.1. Overzicht van waarderingen

waardering	score	waarde bij optelling
Sterk negatief	--	-2
Negatief	-	-1
Neutraal	0	0
Licht positief	+	+1
Sterk positief	++	+2

Per discipline heeft er een beoordeling plaatsgevonden van de tracés. De varianten zijn onderling vergeleken en afgezet tegen de huidige situatie. Het aantal beoordelingsaspecten wisselt van minimaal 1 (landschap) tot 5 (verkeer). Hierdoor is er een verschil in de totaalsom van de waarderingen. Disciplines met het grootste aantal beoordelingen hebben hierdoor meer invloed op de totaalscore. Om dit effect er uit te halen is het ongewogen gemiddelde bepaald (ongewogen score). Dit is de totaalscore gedeeld door het aantal beoordelingsaspecten. Het aspect verkeer weegt in de eindscore dan even zwaar als het aspect landschap of water.

De ongewogen score per aspect voor het noordelijk tracédeel is opgenomen in de eindtabel van deze notitie. De beoordeling van het midden en zuidelijk deel is opgenomen in de rapportage van december 2011 en is niet opnieuw onderzocht.

2. Toelichting beoordeling

7

2.1. Verkeer

Indien het noordelijk deel van de Randweg over de Voorste Zeedijk wordt geprojecteerd zal dat wat verkeer betreft, in vergelijking met de gekozen variant van 20 december 2011, nauwelijks enig verschil maken. Wellicht dat er iets meer verkeer via de variant Voorste Zeedijk "compact" gaat rijden, dan in de Poldervariant, maar dit is niet onderscheidend voor het eindresultaat. Ditzelfde geldt voor het toestaan van landbouwverkeer. Het verkeersmodel houdt hier geen rekening mee (en kan hier ook geen rekening mee houden). Mogelijk treedt er in de praktijk een kleine vertraging op door de aanwezigheid van landbouwverkeer op de Randweg, of vinden er ongewenste inhaalmanoeuvres plaats. Volgens de algemene verkeerskundige inzichten heeft dit echter geen significante effecten op de afwikkelingscapaciteit. De beoordeling van het aspect verkeer blijft daarom als volgt.

Tabel 2.1. Beoordeling verkeer

discipline	Parallel Voordijk	Voorste Zeedijk "compact"	Polder
Bereikbaarheid autoverkeer	+	+	+
Bereikbaarheid langzaam verkeer	+	+	+
Bereikbaarheid openbaar vervoer	0/+	0	0
Functioneren hoofdwegen-structuur	++	+	0/+
Verkeersveiligheid	0/+	+	+
Totaalscore	+5,0	+4	+3,5
Ongewogen score (totaal score:5)	+1,0	+0,8	+0,7
Volgorde	1	2	3

2.2. Milieu

Bij de variant Voorste Zeedijk "compact" is de situatie met betrekking tot wegverkeerslawaaai anders dan bij de variant Voorste Zeedijk. In de variant Voorste Zeedijk "compact" wordt de bestaande weg aan de westzijde circa 4 meter verbreed en worden er geen parallelwegen aangelegd.

Op basis van deze gewijzigde uitgangspunten kan het volgende worden gesteld:

- Voor de woning Voorste Zeedijk 11 is het de vraag of op de beoogde locatie kan worden voldaan aan de grenswaarden. De eerder berekende geluidcontouren (voor de maximale ontheffingswaarde) zullen iets verder van de woning vandaan komen te liggen. Een berekening moet hier uitsluitend over geven.
- Voor de woning Voorste Zeedijk 10 wordt de afstand tot de nieuwe weg kleiner dan in de eerdere berekeningen. Mogelijk komen de betreffende contouren dichterbij de woning te liggen. Een berekening moet hier uitsluitend over geven.

Conclusie blijft wel dat de aanleg van de randweg over dit tracé veel hinder oplevert voor de 2 aangrenzende woningen (danwel ervoor zorgt dat ter plaatse van de nieuwe woning wellicht niet voldaan wordt aan de grenswaarden). Als de woning Voorste Zeedijk 11 eerder gebouwd wordt (op de beoogde locatie) dan de randweg wordt aangelegd, dan kan de randweg in principe niet worden aangelegd als de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Dat kan alleen gebeuren als de woning wordt geamoveerd (gesloopt) of als er toch aanvullende maatregelen worden getroffen (schermen, langs de weg of bij de woning). Als de randweg over dit tracé gaat lopen, dan is het raadzaam om voorafgaand daaraan te bezien of het mogelijk is de woning Voorste Zeedijk 11 op een andere locatie op het perceel te bouwen danwel de bouwplannen aan te passen (bijvoorbeeld het toepassen van een dove gevel). Ook moet gezocht worden naar andere maatregelen om de geluidbelasting zoveel mogelijk te verlagen, bijvoorbeeld door toepassing van een stiller wegdektype, het verlagen van de snelheid of door het plaatsen van geluidschermen of -wallen.

Tabel 2.2. Beoordeling milieu

aspect	waardering		
	Evenwijdig Voordijk	Voorste Zeedijk compact	Polder variant
geluid	--	-	0
lucht	--	-	0
Bodem	0	0	0
Totaalscore	-4	-2	0
Ongewogen score (totaalscore:3)	-1.33	-0,66	0
Volgorde aflopend	3	2	1

2.3. Landschap, recreatie en landbouw

Landschap

De Poldervariant en Evenwijdig Voordijk maken geen gebruik van bestaande tracés. Het is een nieuwe doorsnijding van het open polder landschap. Dit wordt als negatief beoordeeld (-).

De variant Evenwijdig Voordijk heeft ook nog eens grote invloed op de landschappelijke beleving van de overgang stad land. De dijk vormt hier de grens naar de laaggelegen polder. Door de randweg zo dicht tegen de dijk te leggen wordt dit beeld ernstig verstoord. Hierdoor wordt de variant evenwijdig Voordijk nogmaals met – beoordeeld en krijgt daarmee voor landschap een totaalwaardering van (--). De variant Voorste Zeedijk 'compact' ligt op de plaats van een bestaande structuur in het landschap. Dit wordt als neutraal beoordeeld (0).

Tabel 2.3. Beoordeling landschap

aspect	waardering		
	Evenwijdig Voordijk	Voorste Zeedijk compact	Poldervariant
Landschap	--	0	-
Totaalscore	-2	0	-1
Ongewogen score (totaalscore :1)	-2	0	-1
Volgorde aflopend	3	1	2

Recreatie

Er is geen verschil tussen de drie tracés voor wat de recreatieve routing betreft. De huidige wandel- en fietsroutes blijven bestaan.

De ligging Evenwijdig Voordijk maakt een wandel- fietsroute op de Voordijk minder aantrekkelijk vanwege lawaai en beweging op korte afstand van de Voordijk, daarom wordt dit tracé licht negatief beoordeeld (-/0). De nieuwe weg heeft invloed op de belevingswaarde van het recreatiegebied aan het Engelermeer. De noordelijke varianten zijn hierbij niet zozeer onderscheidend maar wel de aansluiting van de middenvariant op de noordvariant. Vooral een tracé dat dicht langs de oeverzone (bij aansluiting op polder tracé) loopt heeft een sterk negatief effect op de recreatieve beleving. Hierdoor wordt de poldervariant ook als enigszins negatief beoordeeld.

Tabel 2.4. Beoordeling recreatie

aspect	waardering		
	Evenwijdig Voordijk	Voorste Zeedijk compact	Poldervariant
Recreatie	-/0	0	-/0
Totaalscore	-0,5	0	-0,5
Ongewogen score (totaalscore :1)	-0,5	0	-0,5
Volgorde aflopend	2	1	2

Landbouw

Ten aanzien van landbouw zijn de effecten divers en moeilijk vergelijkbaar. Effecten bestaan uit:

- directe ruimtebeslag – voor het tracé zelf;
- indirect ruimtebeslag door het afsnijden van percelen, restgronden en onhandige perceelsvormen;
- een minder goede bereikbaarheid van percelen.

Daarnaast spelen de effecten zich af op verschillende schaalniveaus. Sommige effecten hebben betrekking op 1 bedrijf andere affecten zijn meer voor 'de landbouw' als sector.

De ligging van de randweg Evenwijdig Voordijk heeft vooral een groot ruimtebeslag. Naast het ruimtebeslag van de weg blijft er een reststrook over tussen de weg en de klimaatbuffer die niet meer landbouwkundig gebruikt kan worden. (-/0)

Een ligging op de Voorste Zeedijk 'compact' levert, gezien de aangepaste uitgangspunten, een beperkt ruimtebeslag op. Wel worden door gebruik te maken van huiskavels de aanwezige bedrijven benadeeld. Een huiskavel is het agrarische perceel grenzend aan de boerderij. De beoordeling die hieraan gegeven wordt is negatief (-).

De Poldervariant heeft een grote lengte en legt daardoor meer direct beslag op landbouwgrond dan Evenwijdig Voordijk. Tevens is er door de ruimere bocht aan de noordzijde sprake van versnippering/ongunstige perceelsvormen. De ligging op de achterkant van percelen is gunstig in verband met de perceelsontsluiting, maar vormt mogelijk wel een belemmering voor verdere perceelsvergroting. De versnippering vindt daarmee vooral plaats op een hoger schaalniveau: het opdelen van grote agrarische eenheden. Waardering negatief (-).

Tabel 2.5. Beoordeling landbouw

aspect	waardering		
	Evenwijdig Voordijk	Voorste Zeedijk compact	poldervariant
Landbouw	-/0	-	-
Totaalscore	-0,5	-1,0	-1,0
Ongewogen score (totaalscore :1)	-0,5	-1,0	-1,0
Volgorde aflopend	1	2	2

2.4. Ecologie

De aanleg van een weg door de polder heeft ook gevolgen voor de ecologie. Dit komt door het ruimtebeslag van de weg zelf, de uitstralingseffecten zoals zicht op de weg, licht en geluid en de barrièrewerking die de weg zal gaan hebben.

Ecologisch gezien functioneert het gebied als een onderdeel van het buitengebied waar natuur-, water-, en landbouwgebieden het leefgebied vormen voor uiteenlopend gebruik door verschillende soorten.

Het gebied wordt gebruikt door weidevogels als broedgebied en als overwinteringsgebied. Broedvogels nabij de toekomstige tracévarianten zijn: kievit, scholekster, gele kwikstaart, kleine karekiet en groene specht. In de sloten zitten enkele soorten vis, waaronder de beschermde soorten als kleine modderkruiper en bittervoorn. De dijk vormt een doorgaande

verbindende structuur in het landschap. Specifiek voor vleermuizen kan dit een belangrijke structuur zijn.

De toekomstige natuurwaarde ligt grotendeels in het feit dat hier een EVZ gemaakt gaat worden. Door hier een moeraszone langs de dijk te leggen zal de natuurwaarde hier aanzienlijk stijgen, vooral voor 'natte' soorten.

Beoordeling effecten

De bestaande natuurwaarden zijn beoordeeld op basis van wat er voorkomt aan soorten, de beleidsmatige status van gebieden en soorten en de potentiële natuurwaarden welke in de polder verder tot ontwikkeling zullen komen door de uitvoering van de bestaande plannen

Onderstaande beoordelingsaspecten zijn gebruikt om de ecologische effecten te beoordelen.

- Gevolgen voor Natura 2000: Dit zijn beschermde natuurgebieden waar Gement en Moerputten onderdeel van uitmaken. Dit gebied ligt dermate ver verwijderd van de drie varianten dat hieruit geen verschillen komen.
- Gevolgen voor EHS: Idem als Natura 2000. Ook ecologische verbindingzones behoren tot de EHS. De effecten hierop zijn echter in het aspect kansen voor nieuwe natuur beoordeeld. Belangrijkste aantasting is geluid. Dat vormt echter geen onderscheidend criterium t.a.v. de varianten.
- Gevolgen Beschermde soorten: Beschermde soorten zijn in de flora en faunawet opgenomen. Verwacht wordt dat er aan de Voordijk relatief veel soorten voorkomen zoals broedvogels en vleermuizen zodat het tracé evenwijdig Voordijk negatiever wordt beoordeeld.
- Gevolgen Rode Lijst Soorten: De rode lijst bevat soorten die afnemen in Nederland en daarom extra aandacht behoeven. Deze zitten vooral in de gebied direct aan de Voordijk.
- Kansen voor nieuwe natuur: Door het aanleggen van de klimaatbuffer en de verdere realisatie van het Natura2000 gebied Gement en Moerputten zal de betekenis van dit gebied voor de natuur verder toenemen. De potenties die hier liggen kunnen worden benadeeld door de weg. Vooral het tracé evenwijdig aan de Voordijk heeft hiervoor een negatief effect.
- Effecten op niet beschermde soorten: Voorbeelden van algemene niet beschermde natuurwaarden zijn het gebruik van het gebied door wintergasten als de kleine zwaan of het gebruik door algemene zoogdiersoorten als de haas. Hiervoor zijn vooral de nieuwe tracés negatief beoordeeld.

De varianten

Aanleg van de poldervariant zorgt er voor dat er een verstoringsas door dit rustige polderdeel wordt getrokken. Hierdoor zal dit gebied voor weidevogels sterk in waarde achteruit gaan. Dit komt vooral terug bij de effecten op niet wettelijk beschermde natuurwaarden. Bij de Poldervariant worden meerdere sloten doorsneden. Dit is echter op te lossen met technische maatregelen welke vanuit de Flora- en faunawet ook noodzakelijk zijn.

Bij de Voorste Zeedijk 'compact' wordt gebruik gemaakt van een bestaand tracé. Hierdoor vindt er minder verstoring plaats dan bij een nieuwe structuur. Hier zullen in de huidige situatie al geen of weinig broedvogels of wintergasten of andere soorten aanwezig zijn.

De variant evenwijdig Voordijk is vanuit de ecologie gezien veruit de slechtste keuze. De invloed van de weg zal een negatief effect hebben op het functioneren van de EVZ.

Per saldo is vanuit ecologie de variant Voorste Zeedijk 'compact' de minst negatieve en Evenwijdig Voordijk de meest negatieve (zie tabel). Het voordeel van de voorste zeedijk ten opzichte van de poldervariant is dat deze minder effect heeft op weidevogels (broeden en overwinteren) en algemene soorten.

Tabel 2.6 beoordeling ecologie

Aspect	te beschrijven deelaspecten	Waardering		
		Evenwijdig Voordijk	Voorste Zeedijk compact	Polder-Variant
beschermde gebieden	- gevolgen voor Natura 2000	0	0	0
	- gevolgen voor EHS	-	-	-
beschermde en/of bijzondere soorten	- gevolgen beschermde soorten	-	0	0
	- gevolgen Rode Lijstsoorten	-	0	0
Ontwikkelings-kansen natuur	- kansen voor nieuwe natuurwaarden	--	0	0
Algemene Waarden	- effecten op huidige niet wettelijk beschermde natuurwaarden	-	0	-
Totaalscore		-6	-1	-2
Ongewogen score (totaalscore :6)		-1,0	-0,17	-0,33
Volgorde aflopend		3	1	2

2.5. Water

Vanuit water is er een voorkeur om de weg niet te dicht langs de Voordijk te leggen. Dit omdat er voor de lange termijn een uitbreiding van het bergingsgebied HoWaBo nodig is. De varianten Voorste Zeedijk 'compact' en Polder voldoen hier beide aan. De variant Evenwijdig Voordijk ligt te dicht bij het toekomstige bergingsgebied en zal daardoor mogelijk belemmerend werken dan wel langer onbruikbaar zijn als gevolg van verweking van het dijklichaam. Doordat de weg bij variant Evenwijdig Voordijk erg dicht bij het water ligt met KWR-typering, wordt de waterkwaliteit negatief beïnvloed door afspoeling van verontreinigingen.

Tabel 2.7. Beoordeling water

aspect	te beschrijven deelaspecten	Waardering		
		Evenwijdig Voordijk	Voorste Zeedijk compact	Polder-Variant
	Waterberging	-	0	0
	Waterkwaliteit	--	0	0
	Verweking weglichaam	-	0	0
Totaalscore		-4	0	0
Ongewogen score (totaalscore : 3)		-1,33	0	0
Volgorde aflopend		3	1	1

2.6. Totaal overzicht

In tabel 2.8 wordt een overzicht gegeven van de waarderingen per aspect van de drie tracés. Tevens is de ongewogen totaalbeoordeling bepaald. Hieruit blijkt dat de variant Voorste Zeedijk "compact" het minst negatief scoort.

Tabel 2.8. Overzicht beoordeling

discipline	Evenwijdig Voordijk	Voorste Zeedijk "compact"	Polder
Verkeer	+1,0	+0,8	+0,7
Milieu	-1,33	-0,66	0
Landschap	-2	0	-1
Recreatie	-0,5	0	-0,5
Landbouw	-0,5	-1	-1
Ecologie	-1,0	-0,17	-0,33
Water	-1,33	0	0
Totaalscore waarderingen	-5,66	-1,03	-2,13
Volgorde aflopend	3	1	2

2.7. Financiën

Aanleg

In het noordelijk deel variëren de kosten van de aanleg omdat hier het aantal aan te leggen meters verschilt. Hoe verder van de bebouwde kom, hoe meer meters aangelegd moeten worden. De kosten voor de aanleg in het noordelijk deel van de variant Voorste Zeedijk "compact" zijn lager dan die voor de andere varianten door een beperkte verbreding van het bestaande profiel.

Verwerving

Voor de verwerving bij de Poldervariant en de variant Evenwijdig Voordijk wordt uitgegaan van een benodigd profiel van ongeveer 24 meter en voor de variant Voorste Zeedijk "compact" van ongeveer 16 meter nodig vanaf de oostzijde van de bestaande verharding/wegprofiel. Voor deze breedten zijn de verwachte kosten per variant berekend. In alle varianten worden percelen echter dwars doorsneden en zullen hele percelen of grotere delen van percelen moeten worden aangekocht. Daarmee zullen de kosten van verwerving in die situaties feitelijk hoger zijn dan alleen de breedte van het profiel.

In de variant Voorste Zeedijk "compact" wordt ervan uitgegaan dat het huidige profiel wordt verbreed. Het huidige profiel bedraagt 7 meter vanaf de oostkant van de bestaande verharding/wegprofiel tot de westelijke perceelsgrens. De verwerving in deze variant bedraagt derhalve ongeveer 9 benodigde extra meters. In de Poldervariant is in het kader van de recente kavelruil al met een aantal eigenaren overeenstemming bereikt over het afstaan van gronden benodigd voor de aanleg van de weg. Bij wijziging van het traject naar de Voorste Zeedijk zal met dezelfde eigenaren moeten worden gesproken en betrokkenen staan hier afwijzend tegenover. In deze variant zal rekening gehouden moeten worden met een langere proceduretijd en mogelijk zelfs een onteigeningsprocedure.

Planschade

Planschadekosten zullen in de varianten Voordijk en Voorste Zeedijk "compact" een rol spelen en niet of in mindere mate in de Poldervariant. De hoogte daarvan is lastig in te schatten.

Kosten extra maatregelen

Bijkomende kosten in de Voorste Zeedijk "compact" variant hebben betrekking op geluidswerende voorzieningen bij de opstallen aan beide zijden of aan één van de zijden van de Voorste Zeedijk (zie ook 2.2 milieu).

Conclusie

Per saldo scoort de variant Voorste Zeedijk "compact" financieel beter dan de Poldervariant, met name door de lagere aanlegkosten en de lagere verwervingskosten. Het verschil ten opzichte van de Evenwijdig Voordijkvariant is naar verwachting miniem.

2.8. Realiseerbaarheid

Het is om meerdere redenen belangrijk om de randweg zo snel mogelijk te realiseren. Het kunnen realiseren is afhankelijk van de looptijd van ruimtelijke ordeningsprocedure, de mogelijkheid van verwerven en het politieke besluitvormingsproces. De beoordeling van de realiseerbaarheid vindt plaats vanuit deze aspecten.

Ruimtelijke ordeningsprocedure

De looptijd van de ruimtelijke ordeningsprocedure is afhankelijk van de reacties van belanghebbenden in het gebied en van de betrokken overheden. In het noordelijk deel zijn de meeste reacties te verwachten bij de variant Evenwijdig Voordijk, door de nabijheid van de woningen aan de Voordijk. In de variant Voorste Zeedijk "compact" zijn in ieder geval reacties te verwachten van de agrarische bedrijven aan de Voorste Zeedijk. Afhankelijk van de exacte ligging bij de aansluiting op de Bellaard is slechts voor een klein deel Bosch' grondgebied nodig. De Poldervariant is deels geprojecteerd op het grondgebied van 's-Hertogenbosch. Dit vraagt een goede afstemming tussen beide gemeenten.

Verwerving

In het verleden hebben bewoners van de Voorste Zeedijk laten weten niet in te stemmen met een tracé over de Voorste Zeedijk. De onderhandelingsuitgangspunten zijn derhalve moeizaam en dit vergroot de kans dat de onderhandelingen langer gaan duren.

Politieke besluitvorming

De drie onderzochte varianten liggen allen op grondgebied van twee gemeenten. Om die reden is dit onderzoek in goede samenwerking tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en de gemeente Heusden tot stand gekomen. De gemeenten hebben de intentie om de besluitvorming hierover gezamenlijk voor te bereiden.

2.9. Conclusie

De voorkeur voor de ligging van het noordelijk tracédeel volgt uit de beoordeling op de verschillende toetsaspecten, in samenhang gezien met de financiën en de realiseerbaarheid. Alles overziend gaat de voorkeur uit naar de variant Voorste Zeedijk "compact". Deze variant biedt de beste oplossing voor het tracé van het noordelijk deel van de randweg.

Projectbeschrijving Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL)

In regionaal verband is het programma de Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL) opgesteld. Dit is een gebiedsvisie voor het gebied op en langs de A59 tussen de A2 (Empel) en de N261 (Provinciale weg van Waalwijk naar Tilburg). Beoogde doelstellingen zijn verwoord voor de integrale verbetering van hoogwaterbescherming, verkeer, landschap en ecologie, landbouw en recreatie en het generieke thema wonen, werken en recreëren.

Het doel is realisatie van goede aansluitingen op de A59 in combinatie met o.a. de realisering van ecologische verbindingzones, een goede parallelwegenstructuur en een waterbergingsgebied.

De doelstellingen zijn opgenomen in de op 29 september 2010 door 20 partijen ondertekende intentie overeenkomst.

Het GOL heeft relaties met de programma's Hoogwaterbescherming 's-Hertogenbosch (HOWABO) en De Groene Delta 's-Hertogenbosch (DGD).

Beschrijving Corridorstudie A59 en Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL) met de relatie naar de voor de gemeente Heusden relevante programma's.

Datum	College	Raad	Onderwerp	Kaders Raad
1995 - heden	College		Waterschap Aa en Maas met betrokken partijen in de regio voeren een regionaal onderzoek uit naar de hoogwaterbescherming 's-Hertogenbosch (HOWABO). De (momenteel) samenwerkende partijen zijn: ✓ Provincie Noord-Brabant ✓ Gemeente 's-Hertogenbosch ✓ Gemeente Heusden ✓ Gemeente Vught, ✓ Gemeente St. Michielsgestel ✓ Waterschap Aa en Maas ✓ Waterschap De Dommel ✓ Staatsbosbeheer ✓ Vereniging Natuurmonumenten ✓ Brabantse Milieufederatie ✓ Brabants Landschap ✓ ZLTO/Hertogboeren ✓ ZLTO ✓ Rijkswaterstaat	De op 21 juli 2009 vastgestelde Structuurvisie Heusden en de uitkomsten van de gevoerde MER - procedure voor de Vughtse Gement en het Engelermeer waren kaderstellend. De planologische mogelijkheid om de waterberging te realiseren is opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied. Dit voorontwerp heeft voor inspraak ter inzage gelegen vanaf 9 juni 2011. De Raad is hierover geïnformeerd in de informatievergadering van 22 juni 2011.
2006	College	Raad	"Structuurvisie +" Heusden: Vastgesteld in de Raad van: 14 februari 2006. Ingetrokken in de Raad van: 29 juni 2006. Omdat o.a. de hoofdwegenstructuur onvolledig was opgenomen, is de "Structuurvisie +" ingetrokken.	
2 ^e kwartaal 2006	College		Start Corridorstudie A59 door de gemeente Heusden in samenwerking met de provincie Noord-Brabant, de gemeenten 's-Hertogenbosch en Waalwijk en Rijkswaterstaat (adviseur).	
21 december 2006		Raad	Presentatie Plan van Aanpak "Corridorstudie A59: De Maasroute stroomt door" in de openbare raadsvergadering.	De raad neemt het plan van aanpak voor de "Corridorstudie A59: De Maasroute stroomt door" voor kennisgeving aan.
17 oktober 2007	College		Ondertekening van de "Intentieverklaring "Corridorstudie A59: De Maasroute stroomt door" door de 7 samenwerkende partijen in de Stuurgroep: • De gemeente Heusden • Provincie Noord-Brabant	

Bijlage 1 voorgeschiedenis

Raadsinformatie Corridorstudie A59 en Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL)

			• De gemeente 's-Hertogenbosch • De gemeente Waalwijk • Waterschap Aa en Maas • Staatsbosbeheer • Vereniging Natuurmonumenten	
16 januari 2008	College		Regionale samenwerkingsovereenkomst De Groene Delta (DGD) ter realisering van een groene contramal rond 's-Hertogenbosch. De (momenteel) samenwerkende partijen zijn: ▪ Provincie Noord-Brabant ▪ Gemeente 's-Hertogenbosch ▪ Gemeente Heusden ▪ Gemeente Vught, ▪ Gemeente St. Michielsgestel ▪ Waterschap Aa en Maas ▪ Waterschap De Dommel ▪ Staatsbosbeheer ▪ Vereniging Natuurmonumenten ▪ Brabantse Milieufederatie ▪ Brabants Landschap ▪ ZLTO/Hertogboeren ▪ ZLTO ▪ Rijkswaterstaat	In de op 21 juli 2009 door de raad vastgestelde Structuurvisie Heusden zijn (op hoofdlijnen) de uitgangspunten van De Groene Delta verwerkt.
Februari / maart 2008	College		Middels een Mastercase worden door de samenwerkende partijen in 7 weken tijd de uitgangspunten bepaald voor het visieboek "Corridorstudie A59: De Maasroute stroomt door". De betrokken partijen in de stuur – en projectgroep: • De gemeente Heusden • De provincie Noord-Brabant • de gemeenten 's-Hertogenbosch en Waalwijk • Waterschap Aa en Maas • ZLTO • Staatsbosbeheer • Vereniging Natuurmonumenten en • Rijkswaterstaat (adviseur). De klankbordgroep bestond uit: ○ Kamer van Koophandel ○ MKB Heusden ○ Natuur – en Milieuvereniging Heusden ○ Brabantse Milieufederatie ○ Actiegroep "Hoor de A59" en ○ IVN De Waerdman	
1 ^e kwartaal 2009	College	Raad	Visieboek "Corridorstudie A59: De Maasroute stroomt door" gaat ter kennisname naar college en raad.	
21 juli 2009		Raad	Vaststelling Structuurvisie Heusden met daarin opgenomen de uitkomsten van de "Corridorstudie A59: De Maasroute stroomt door", De Groene Delta (DGD) en hoogwaterbescherming 's-Hertogenbosch (HOWABO).	Raad stelt visie vast. De visie is op hoofdlijnen kaderstellend voor de ruimtelijke ontwik – kelingen in Heusden.
18 september 2009	College		Ondertekening startovereenkomst Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL) door de samenwerkende partijen: • De Provincie Noord-Brabant • De gemeenten 's-Hertogenbosch, Heusden en Waalwijk • Waterschap Aa en Maas • ZLTO, afdeling Oostelijke Langstraat • EVO, Eigen Vervoerders Organisatie/ • TLN, Transport en Logistiek Nederland • Staatsbosbeheer	

Bijlage 1 voorgeschiedenis

Raadsinformatie Corridorstudie A59 en Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL)

			• Vereniging Natuurmonumenten • BMF, Brabantse Milieu Federatie • Kamer van Koophandel Brabant • Brabants Landschap • Recron Brabant • MKB Heusden • Heusdens Bedrijvenplatform • Bedrijvenplatform Waalwijk	
29 september 2010			Ondertekening intentie – overeenkomst GOL door de 20 samenwerkende partijen: • De Provincie Noord-Brabant • De gemeenten 's-Hertogenbosch, Heusden en Waalwijk • Waterschap Aa en Maas • ZLTO, afdeling Oostelijke Langstraat • EVO, Eigen Vervoerders Organisatie • TLN, Transport en Logistiek Nederland • Staatsbosbeheer • Vereniging Natuurmonumenten • BMF, Brabantse Milieu Federatie • Kamer van Koophandel Brabant • Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging • Brabants Landschap • Brabants Particulier Grondbezit • Fietzersbond De Langstraat • Recron Brabant • MKB Heusden • Heusdens Bedrijvenplatform • Bedrijvenplatform Waalwijk	
1 oktober 2010			Door Provinciale Staten van Noord-Brabant: Vaststelling provinciale structuurvisie R.O. met daarin opgenomen de uitgangspunten van de Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL).	
3 ^e kwartaal 2010			de Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL) wordt opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).	
25 januari 2011		Raad	Presentatie GOL tijdens informatieraad door Provincie, Staatsbosbeheer en organisatie gemeente Heusden	
29 juni 2011			Bij de behandeling van het GOL in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) – debat in de vaste Kamercommissie I&M geeft de minister aan al in gesprek te zijn met de regio over de vervanging van de brug over het Drongelens Kanaal, de aanleg van geluidsschermen ter hoogte van de gemeente Heusden, de aansluiting van het Ei van Drunen en een ontsnipperingsmaatregel tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch. Dit is voor haar de reden om een motie te ontraden om het GOL via het MIRT op te pakken.	
30 juni 2011			Bij behandeling in de Tweede Kamer der Staten Generaal wordt door de minister bevestigd dat er geen prioriteit wordt gegeven aan het project GOL.	
10 november 2011		Raad	Begroting 2012 e.v.: Reservering extra € 5 mln. in meerjarenbegroting voor GOL, GVVP en overige wegen.	De raad neemt de extra reservering op in de begroting 2012 e.v.
23 november 2011		Raad	Informatieraad Gebiedsontwikkeling Vlijmen – Oost. De gemeenteraad wordt geïnformeerd over de onderzochte 3 varianten voor de zuidelijke -, het midden – en noordelijke tracé van de	

Bijlage 1 voorgeschiedenis

Raadsinformatie Corridorstudie A59 en Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL)

			randweg. Voor het gehele tracé wordt een voorkeursvariant voorgesteld.	
20 december 2011		Raad	Tracékeuze Vlijmen – Oost, de randweg vanaf aansluiting 45 “Ring `s-Hertogenbosch West” tot aan de Tuinbouwweg. Voor het gehele tracé wordt een voorkeursvariant voorgesteld. Voorstel:aan de noordzijde komt de randweg zoveel mogelijk aan de oostzijde te liggen en sluit aan op de Tuinbouwweg. Er komt een “inprikkert” naar de Vijfhoevenlaan. Aan de zuidzijde komt de randweg ten westen van De Gemeint te liggen.	De raad stelt de voorkeursvariant vast.
20 december 2011			Een motie van de Christen Unie en de Partij van de Arbeid, waarin de minister wordt gevraagd om de samenwerking met de regio te zoeken bij onderhoud – en vervangingsmaatregelen aan de A59 wordt aangehouden i.v.m. te weinig politieke steun. De motie kan binnen 3 maanden opnieuw worden ingediend.	