

Provincie Noord-Brabant
College van Gedeputeerde Staten
T.a.v. mevrouw N. Wester
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Datum:	Kenmerk:	Onderwerp:
21 februari 2018	142746	Ontwerp PIP Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Geacht College,

De Provinciale Raad voor de Leefomgeving (PRL) heeft een wettelijke rol in het adviseren over MER-projecten in de provincie Noord-Brabant. In dat kader komen wij graag tegemoet aan uw verzoek d.d. 21 november 2017 om te adviseren over de inpassingsplannen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL).

De PRL adviseert:

- over dit project omdat het in de regio grote consequenties heeft voor de leefomgeving o.a. ruimtelijk, milieukundig en sociaal;
- als vervolg op het advies dat de Provinciale Omgevingscommissie (de voorloper van de PRL) in april 2015 heeft uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de GOL;
- met een integrale kijk en afweging door kennis en netwerken van de verschillende domeinen van BrabantAdvies te betrekken via de adviesraden, de Provinciale Raad Gezondheid, SER Brabant en Young Professionals Brabant;
- op hoofdlijnen vanuit een Brabantse scope. Zij kijkt hierbij breder dan alleen naar de ruimtelijke ordening en milieueffecten;

Tegen deze achtergrond brengen wij u de volgende met elkaar samenhangende punten onder de aandacht.

1. A59 als sleutel voor structurele oplossingen

De Raad constateert dat tot nu toe de A59 buiten beeld blijft in de GOL-plannen, terwijl hier in eerste instantie de oorzaak van de verkeersproblematiek ligt. En daarmee ligt daar ook de sleutel voor structurele en meer toekomstgerichte oplossingen.

Ons is ook bekend dat de provincie meermalen en tot nu toe tevergeefs het Rijk heeft aangesproken om prioriteit te geven aan de A59. Wij constateren hiermee dat de provincie zich samen met haar partners vanuit de huidige mogelijkheden en kaders moet concentreren op verbeteringen van het onderliggende provinciale wegennet.

Daarmee wordt wel de vraag opgeroepen of de oplossingen voldoende toekomstgericht zijn. Of anders gezegd, hoe kan het maximale worden gerealiseerd en hoe kan worden voorkomen dat het blijft steken in suboptimale oplossingen? Dit was een expliciet gesprekspunt in onze raad. In punt 6 van dit briefadvies komen wij daar nog op terug.

Signalen van bewoners en van het bedrijfsleven (zoals de Stichting Van GOL Naar Beter en de Waalwijkse Ondernemers Federatie) duiden op suboptimale oplossingen. De PRL moedigt de provincie aan om samen met haar partners, de gemeenten Heusden, Waalwijk en Den Bosch en Waterschap Aa en Maas, stevig te blijven optrekken richting het Rijk voor aandacht van de A59.

2. Blijf omgeving betrekken en uitdagen

Over de plannen voerde de provincie afgelopen jaren intensief overleg met de omgeving. Ook recent was er nog overleg. Hierbij zijn de in de afgelopen jaren aangereikte varianten betrokken en doorgerekend. We spreken hiervoor onze waardering uit.

De PRL moedigt uw College aan om het gesprek met partijen voort te zetten en elkaar - ook in deze laatste fase van planontwikkeling - uit te dagen. Dit kan leiden tot slimmere en meer duurzame maatregelen en oplossingen. We refereren in dit verband aan de planontwikkeling rond de ZW Tangent bij Den Bosch, waarbij na jarenlange vertragingen vanwege bezwarenprocedures uiteindelijk een inventieve oplossing is gevonden door het Afwateringskanaal iets te verleggen.

De Raad is met andere woorden voorstander van een open en integrale kijk en afweging. Dat kan ertoe leiden dat een alternatief, dat in eerste instantie niet goed uit de bus komt, toch kansrijk wordt. Deze benadering biedt ook de kans om eigenaarschap, verantwoordelijkheid en potentieel van kennis en kunde van burgers en bedrijven voor het gebied te versterken en te benutten. Wij adviseren de aanpak van GOL te zien als een experiment in de geest van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie waarbij overheid, burgers en bedrijven gelijkwaardig(er) met elkaar optrekken.

3. Van infrastructuraanpak naar mobiliteitsmanagement in publiek-private samenwerking

Bij GOL gaat het over het gebruik van de ruimte, over de verhoudingen van ruimtegebruik van auto naast OV, fiets en wandelaar. Geconstateerd wordt dat de groei van het verkeer nooit bij te benen is door alleen te denken in asfaltoplossingen. Zo laat de Nationale Markt en Capaciteiten Analyse (NMCA) van het Rijk zien dat door economische en demografische groei en verbeteringen in de infrastructuur de mobiliteit in het aantal afgelegde kilometers toeneemt, ook de autokilometers.¹

Wanneer we dit combineren met de te verwachten beperkte groei c.q. afname van OV in het landelijk gebied (met zijn effecten op leefbaarheid), is het te overwegen de aandacht te verschuiven van het infrastructurele naar het managen van het verkeer (slimme mobiliteit, doorstroming) en de mobiliteit in bredere zin.²

We adviseren daarbij te kijken naar de mogelijkheden van toepassing van intelligente transportsystemen (ITS) als Mobility as a Service en autonoom vervoer; en naar de mogelijkheden van publiek-private samenwerking. Ons is bekend dat dit soort innovaties al nadrukkelijk aandacht krijgt in het actuele beleid van de provincie. Niet alleen de overheid is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid. Wat kunnen werkgevers en burgers doen bij bijvoorbeeld bedrijventerrein Haven Acht? Veel werkgevers op bedrijventerreinen zijn bereid vanuit eigen doelstellingen zoals kostenverlaging, productiviteit, duurzaamheid, goed werkgeverschap en CO2 reductie, te investeren in mobiliteit.

Weliswaar is de ontwikkeling van smart mobility nieuw en nog omgeven met kernonzekerheden zoals bijvoorbeeld de mate waarin gebruikers nieuwe techniek en diensten gaan accepteren, de snelheid van technische ontwikkelingen en de precieze rolverdeling en samenwerking tussen overheid en markt.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca>.

² Hierbij kunnen we denken aan het gedrag van reizigers, alternatieve vormen van vervoer OV, fiets, e-bike; op andere tijden reizen/spits mijden; reizen voorkomen door thuis te werken, stimuleren verschonen van het wagenpark.

Toch kan het waardevol zijn om bij het beter matchen van de vraag naar en het aanbod van mobiliteit (nieuwe) multimodale diensten en techniek in een (innovatieve) samenwerking tussen marktpartijen en overheden in te zetten.

De PRL adviseert uw College te onderzoeken of GOL een specifieke casus kan worden in het bredere op innovaties gerichte mobiliteitsbeleid van de provincie. Indien gewenst willen wij u daarover gaarne vanuit de deskundigheid in onze raad adviseren.

4. Baardwijkse Overlaat

De Baardwijkse Overlaat is belangrijk vanwege zijn waarden en potenties voor cultuur, landschap, natuur en recreatie. Het gebied is van belang voor de stedelijke bewoners en voor de ecologische verbinding van de natuurgebieden, het Rivierengebied met de Loonse en Drunense duinen. Tegen deze achtergrond adviseren we al het mogelijke te doen deze functies van de Baardwijkse Overlaat te behouden en /of te versterken. Ondanks het feit dat dit al veelvuldig is bekeken, roepen wij u op te overwegen de in dit verband aangedragen alternatieven verder te onderzoeken (zie ook punt 2).

5. Gezondheid bevorderen

Het bevorderen van gezondheid en een gezonde leefomgeving is steeds meer een prioritair uitgangspunt geworden bij gebiedsontwikkeling. De PRL constateert dat er in de voorliggende plannen ruim aandacht is voor het voorkomen van ongezondheid door het verminderen van de gezondheidsrisico's van het verkeer (geluid, luchtkwaliteit en veiligheid).

In het ontwerp PIP GOL wordt verder vastgesteld dat samen met extra groen, wandelroutes en fietspaden een beperkt totaal positief effect op gezondheid verwacht. Bij dit onderdeel hebben wij de vraag welke onderzoeksmethode is gebruikt om dit saldo te berekenen. Faciliteiten als fiets- en wandelroutes zijn gepland o.a. voor het stimuleren van gezond gedrag. We willen hierbij aangeven dat het gedrag van mensen niet vanzelfsprekend verandert door deze maatregelen. Wanneer we het hebben over gedragsverandering zijn hoge motivatie en voldoende capaciteit bij mensen belangrijke factoren. Een positief effect op gezondheid is dus niet automatisch te verwachten.

Refererend aan het advies 'Bouwstenen voor de Omgevingsvisie'³ is het te overwegen via een expertsessie te bekijken hoe gezondheid van Brabanders mede door dit ruimtelijk project kan worden bevorderd en versterkt. Dat betekent bijvoorbeeld het nagaan van mogelijke interventies voor gedragsverandering om meer te bewegen en gebruik te maken van geplande wandel- en fietsroutes. Aanvullend is in tabel ⁴ (zie volgende pagina) aangegeven hoe te komen van een situatie van voorkomen van ongezondheid naar het bevorderen c.q. het versterken van gezondheid.

³ Zie <https://www.brabantadvies.com/themas/brabantse-waarde/omgevingsvisie-de-bouwstenen/>

⁴ Uit advies 'Bouwstenen voor Omgevingsvisie' van november 2017 zie <https://www.brabantadvies.com/themas/brabantse-waarde/omgevingsvisie-de-bouwstenen/>

Voorkomen van ongezondheid	Bevorderen van gezondheid	Versterken van gezondheid
<p>= de schone, veilige, klimaatadaptieve leefomgeving</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimtelijke condities 2. Focus op basis op orde 3. Beschermen 4. Handhaven milieunormen 5. Risicobeheersing 6. Aanbod georiënteerd 7. Overheid als hoeder 	<p>= de bewegingsvolle, mobiele, groene leefomgeving</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimtelijke + sociale condities 2. Focus op leefbare omgeving 3. Verleiden 4. Speelruime bieden door gedeelde afwegingskaders 5. Mensen motiveren 6. Vraag georiënteerd 7. Overheid als facilitator 	<p>= de duurzame, gezonde, vitale, slimme leefomgeving</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimtelijke + sociale + duurzame condities 2. Focus op kwaliteit van leven 3. Uitdagen 4. Uitgaan van gezondheids- en omgevingswaarden en ambities 5. Mensen empoweren 6. Zelfmanagement georiënteerd 7. Overheid als co-investeerder

6. Toekomstbestendig

Het gaat bij deze gebiedsontwikkeling om ingrepen die voor de langere termijn lokaal grote impact hebben en grote investeringen vragen. Het zou de moeite waard zijn om de plannen nog eens te toetsen aan de nieuwste inzichten en effecten van klimaatverandering en aandacht te geven aan de belangrijke rol van de bodem hierbij.⁵

Wetende dat ontwikkelingen snel gaan is het aan te bevelen een flexibel ontwerp van ruimtelijke ingrepen te ontwikkelen dat hierop optimaal inspeelt.

7. Communicatie

Aanvullend op het gestelde onder punt 2 adviseert de PRL om systematisch de communicatie over de ontwikkelingen van GOL voort te zetten. Daarbij is het zorgen voor toegankelijke en samenvattende informatie van belang zoals het duidelijkheid geven over de verbetereffecten ten opzichte van de huidige situatie.

⁵ In het advies 'Bouwstenen voor de Omgevingsvisie' is aangegeven dat er een sleutelrol is weggelegd voor de bodem bij klimaatadaptatie en wordt aanbevolen bodemkwaliteit als leidend principe te hanteren bij de ruimtelijke inrichting. Zie <https://www.brabantadvies.com/themas/brabantse-waarde/omgevingsvisie-de-bouwstenen/>



8. Overige punten

Tot slot vragen wij u ook relevante inzichten en aanpakken van andere Brabantse ruimtelijke projecten zoals de N279 Veghel-Asten (bijvoorbeeld op het terrein van mobiliteit) en de Westelijke Langstraat (bijvoorbeeld op samenhang met dit aangrenzend gebied) te betrekken. Hiertoe roepen wij u op in de wetenschap dat elk project specifiek en uniek is en maatwerk vraagt.

Met vriendelijke groet,



Pieter van Geel,
Voorzitter Provinciale Raad voor de Leefomgeving

i.a.a.: Griffie/PS
Afdeling Kennis & Onderzoek (mevrouw A. Broekema)