



# Startbeslissing

A59 Brug over het Drongelens Kanaal

Datum: .....2013

Status: Eindversie

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

mw. drs. Schultz van Haegen

# Inhoud



1	Inleiding – 3
1.1	Aanleiding en urgentie – 3
1.2	Omschrijving van het plangebied – 3
1.3	Afbakening – 3
1.4	Leeswijzer – 3
2	Opgave – 4
2.1	Rijksbelang en belang regio – 4
2.2	Draagvlak – 4
2.3	Reikwijdte van de oplossingsrichtingen – 4
2.4	Beschrijving voorkeursoplossing – 4
2.5	Effecten van het voorkeursalternatief – 6
2.6	Doel van de planuitwerking – 6
2.7	Activiteiten en globale planning – 6
3	Betrokken partijen – 7
3.1	Participatie tijdens de planuitwerking – 7
4	Financiën – 7
4.1	Benodigd budget – 7
4.2	Inzicht projectrisico's – 7
4.3	Inschatting benodigde investeringen en bekostiging – 9
4.4	Verdeling middelen en personele capaciteit voor planuitwerkings- en realisatiefase – 9
5	Besluitvorming / aanpak vervolg – 9
5.1	Eigenaar / trekkerschap tijdens planuitwerkings- en realisatiefase – 9
5.2	Activiteiten en globale planning – 9
5.3	Wettelijk kader: verkorte tracéwetprocedure – 9
5.4	Participatie aanpak op hoofdlijnen – 10
5.5	Kosten tracéwetprocedure – 10

## Inleiding

### 1.1 Aanleiding en urgentie

De A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch is een autosnelweg met (inter)regionale functie. Dagelijks maakt een grote hoeveelheid verkeer gebruik van deze verbinding. Onderdeel van de A59 zijn diverse bruggen, viaducten en andere elementen. Aan de oostzijde van de kern Waalwijk zijn de Hoogeindse Rondweg en het Drongelens Kanaal gelegen. De A59 passeert deze weg en dit kanaal middels een viaduct en een brug. Beide objecten zijn al geruime tijd onderhevig aan een zware belasting door het wegverkeer. Deze belasting is zo gegroeid de afgelopen decennia dat de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, niet lang meer kan instaan voor de constructieve draagkracht van deze objecten. Voor zowel het verkeer op de A59 als op de Hoogeindse Rondweg is de constructieve draagkracht van deze objecten van wezenlijk belang voor een veilig gebruik van de infrastructuur.

Sinds 1990 wordt de constructie van bovengenoemde objecten ondersteund door extra palen. Onder andere door deze maatregel is de veiligheid voor het verkeer gewaarborgd. Uit onderzoeken blijkt dat er momenteel geen maatregelen meer mogelijk zijn om de constructieve draagkracht en daarmee het veilig gebruik van beide objecten nog te verlengen. De verkeersbelasting is dusdanig toegenomen dat het niet verantwoord is om de objecten nog lang in gebruik te houden. Daarom worden de brug over het Drongelens Kanaal en het viaduct over de Hoogeindse Rondweg op korte termijn vervangen. Wanneer de vervanging niet op korte termijn wordt uitgevoerd, zullen er rijbanen onttrokken moeten worden aan het verkeer en zal een vrachtwagenverbod moeten worden ingevoerd om ernstige schade aan de objecten te voorkomen.

Om het verkeer op zowel de A59 als op de Hoogeindse Rondweg zo min mogelijk hinder te laten ondervinden tijdens de vervanging van deze objecten, wordt een tijdelijke brug gerealiseerd. Deze tijdelijke brug is geprojecteerd aan de zuidzijde van de huidige ligging van de A59. De tijdelijke brug zal de waterkerende functie van de dijken aan weerszijden van het Drongelens Kanaal in tact houden. Tevens zal met het realiseren en gebruiken van de tijdelijke brug rekening gehouden worden met de functie van de Hoogeindse Rondweg. Ook zal de aansluiting Waalwijk-Oost beschikbaar blijven. In 2015 zal de tijdelijke brug opengesteld worden voor verkeer en wordt de bestaande brug afgesloten voor het verkeer.

Het uitgangspunt is dat zowel de nieuwe brug als het viaduct op dezelfde locatie terug gebouwd worden. Er is geen reden om de A59 te verplaatsen. Voor wat betreft de besluitvorming ten behoeve van de realisatie van de definitieve situatie zal een tracéwetprocedure doorlopen worden.

### 1.2 Omschrijving van het plangebied

De A59 heeft in de wegenstructuur van Waalwijk een belangrijke rol. De A59 verbindt Waalwijk met Raamsdonksveer en 's-Hertogenbosch. Het project is gelegen in het stroomgebied van de Donge waarbij het Drongelens Kanaal is aangelegd voor de afvoer van water. Belangrijke lijnvormige structuren rondom het projectgebied zijn dijken, kanalen, wegen en een voormalige spoorlijn. De dijken langs het Drongelens Kanaal hebben een waterkerende functie en zijn markante elementen in het landschap vanwege de hoge ligging. Het open zeekele gebied heeft een door ruilverkaveling een grootschaliger uiterlijk gekregen. De gronden hebben veelal een agrarische bestemming.

### 1.3 Afbakening

De aanleiding van het project betreft het vervangen van een viaduct en brug die eindelevens duur zijn. Dit beperkt de reikwijdte van het project en mogelijke oplossingsrichtingen. In de analyse wordt de huidige toegestane snelheid van 70 km/u en de nabij gelegen aansluiting Waalwijk-Oost betrokken. Vanwege de beperkte reikwijdte van het project, vervangen van twee kunstwerken, en daarmee geen impact op de overige thema's zoals woningbouw en water worden deze niet verder meegenomen in de analyse. Wel wordt rekening gehouden met de toekomstige gebiedsontwikkelingen zoals in een convenant door de regiopartijen is vastgelegd (Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat).

### 1.4 Leeswijzer

Deze startbeslissing beschrijft in hoofdstuk 2 de opgave en de oplossingsrichtingen. Hoofdstuk 3 bespreekt de samenwerking met andere partijen en participatie. Hoofdstuk 4 en 5 beschrijven de financiën respectievelijk de besluitvorming, de planning en de vervolgaanpak.



## 2. Opgave

### 2.1 Rijksbelang en belang regio

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is namens de Rijksoverheid verantwoordelijk voor een veilig en doelmatig gebruik van rijkswegen. Als wegbeheerder heeft Rijkswaterstaat de taak om te zorgen voor een areaal dat constructief op orde is, alsmede om een areaal waarbij wegontwerp en snelheidsregime op elkaar afgestemd zijn. De provincie Noord-Brabant heeft, in samenwerking met regionale overheden en andere partners, een trekkende rol op zich genomen voor wat betreft een ontwikkelingsopgave voor het gebied Waalwijk- 's-Hertogenbosch. De voorliggende startbeslissing laat deze beide belangen samenkomen.

### 2.2 Draagvlak

De voorkeursoplossing vindt een breed draagvlak bij het samenwerkingsverband tussen onder andere de provincie Noord-Brabant, de gemeenten 's-Hertogenbosch, Heusden en Waalwijk, Waterschap Aa en Maas.

### 2.3 Reikwijdte van de oplossingsrichtingen

Deze startbeslissing omvat een gecombineerde verkenning en planuitwerking met betrekking tot het deel van de A59 tussen de aansluitingen Waalwijk-Centrum (hectometerpaal 116,0) en Drunen-West (hectometerpaal 119,0). Het betreft een tracé van 3,0 kilometer. Aanpassingen van aansluiting Waalwijk-Oost worden hierbij betrokken. Ook het gebied en wegen in de directe omgeving van het tracé zijn meegenomen in de verkenning als aanpassingen nodig blijken om de voorkeursoplossing goed te laten functioneren.

### 2.4 Beschrijving voorkeursoplossing

Vanuit het Rijk is de aanleiding van deze Tracéwetprocedure de noodzaak tot vervanging van de brug over het Drongelens Kanaal en het viaduct Hoogeinde. Binnen het beschikbare budget is onderzocht welke alternatieven die meerwaarde kunnen bieden ten aanzien van het wegontwerp of het snelheidsregime. Het afstemmen van ontwerp en snelheid heeft positieve invloed op de doorstroming en verkeersveiligheid op de A59.

In de bestaande situatie is het dwarsprofiel ter hoogte van het Drongelens Kanaal erg krap. Als gevolg hiervan is de maximum toegestane snelheid 70 km/u. Westelijk van het Drongelens Kanaal is de maximum toegestane snelheid 120 km/u. Oostelijk van het kanaal is de maximum toegestane snelheid 100 km/u. Bovendien zijn de uitvoegstroken richting Waalwijk-Oost en de invoegstrook richting Drunen-West gedimensioneerd op 70 km/u. Vanwege de wens om wegontwerp en snelheidsregime zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, is gezocht naar een ontwerp waarbij de maximumsnelheid van 70 km/u opgehoogd kan worden naar 120 km/u.

Daartoe is een ontwerp gemaakt dat volledig voldoet aan de huidige richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen (NOA, 120 km/u). Dit NOA-alternatief zou echter om bijna een verdubbeling van het budget vragen, hetgeen niet aan de orde is. Om een ideaal ontwerp in de toekomst niet onmogelijk te maken, zijn alle verder uitgezochte alternatieven op dit NOA-alternatief gebaseerd. Dit houdt in dat alle verder onderzochte alternatieven vanuit het oogpunt van toekomstvastheid in een later stadium uit te breiden zijn, zodat volledig voldaan kan worden aan de richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen. Gelet op het huidige beschikbare budget is een verhoging van de maximum toegestane snelheid tot 120 km/u niet haalbaar en is 100 km/u dan ook het maximaal haalbare resultaat. Met de maximumsnelheid van 100 km/uur sluit dit deel goed aan op de maximum snelheid die geldt voor het aansluitende oostelijke deel van de A59.

Om de snelheid op de A59 op te kunnen hogen naar 100 km/u is onderzocht welke gevolgen dit met zich meebrengt. Verkeer dat de A59 wil verlaten via de aansluiting Waalwijk-Oost heeft bij een snelheid van 100 km/u nu te weinig lengte om af te remmen en de autosnelweg te kunnen verlaten. Dit heeft zijn oorzaak in de krappe boogstraal van deze beide afritten. De toerit Drunen-West heeft bij een snelheid van 100 km/u te weinig lengte om voldoende snelheid te maken waardoor (vracht)verkeer met een te lage snelheid invoegt waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan. Een verhoging van de snelheid naar 100 km/u op de A59 is daarom enkel mogelijk wanneer de vormgeving van de aansluitingen geen onveilige situaties met zich meebrengt. Naast de verlenging van de toerit Drunen-West en het verlengen van de zuidelijke afrit Waalwijk-Oost zijn er binnen het gestelde budget drie varianten denkbaar, die het mogelijk maken om de snelheid op de A59 op een veilige manier te kunnen verhogen naar 100 km/u, te weten:

1. Afsluiting van de uitvoegstrook op de noordelijke rijbaan van de aansluiting Waalwijk-Oost.



2. Verleggen en reconstrueren van de in- en uitvoegstrook op de noordelijke rijbaan van de aansluiting Waalwijk-Oost.
3. Verlengen van de uitvoegstrook op de noordelijke rijbaan van de aansluiting Waalwijk-Oost.

### **Effecten varianten**

Ad. 1. Het oostelijke deel van de kern Waalwijk is momenteel vanaf de A59 bereikbaar via de aansluitingen Waalwijk-Oost en Waalwijk-Centrum. Afsluiten van de uitvoegstrook op de noordelijke rijbaan van de aansluiting Waalwijk-Oost zou ertoe leiden dat het oostelijke deel van de kern Waalwijk onvoldoende bereikbaar blijft. De interne verkeersstructuur van de kern Waalwijk is er niet op ingericht om al het verkeer vanaf de A59 enkel via de aansluiting Waalwijk-Centrum af te wikkelen. Aanpassen van deze gemeentelijke verkeersstructuur heeft een grote maatschappelijke en financiële impact. Hierdoor heeft deze variant niet de voorkeur.

Ad. 2. Verleggen en reconstrueren van de in- en uitvoegstrook op de noordelijke rijbaan van de aansluiting Waalwijk-Oost maakt het noodzakelijk om gronden te verwerven. Bovendien belemmert deze variant gemeentelijke en provinciale plannen voor gebiedsontwikkeling. Hierdoor heeft deze variant niet de voorkeur.

Ad. 3. Het verlengen van de deceleratielengte van de uitvoegstrook op de noordelijke rijbaan van de aansluiting Waalwijk-Oost heeft nauwelijks maatschappelijke en/of financiële impact. Deze variant heeft het meeste draagvlak vanuit de provinciale en regionale overheden.

### **Voorkeursalternatief**

De voorkeursoplossing bestaat derhalve uit:

- het vervangen van de brug over het Drongelens Kanaal en het viaduct over de Hoogeinde Rondweg;
- het ophogen van de maximum toegestane snelheid op de A59 naar 100 km/u.;
- het verlengen van de invoegstrook van de aansluiting Drunen-West en de uitvoegstrook van de aansluiting Waalwijk-Oost op de noordelijke rijbaan.

Omdat hiervoor de toerit en afrit dicht op elkaar komen te liggen worden deze met elkaar verbonden middels een weefvak. Hierdoor worden onveilige situatie voorkomen.

### **Regionale wens**

#### *Aanleiding*

In het gebied tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch, bekend als 'de regio Oostelijke Langstraat' is verkeerskundig, agrarisch, ecologisch en landschappelijk suboptimaal ingericht. Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat is 1 van de 9 gebiedsopgaven in de provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en als zodanig opgenomen in het Brabantse MIRT 2013-2017<sup>1</sup>. In het gebied lopen thans (onafhankelijk van elkaar) drie ruimtelijke trajecten:

- 'de Groene Rivier' vanuit het Hoogwaterbeschermingsproject 's-Hertogenbosch;
- 'de Corridorstudie A59' met als doel het oplossen van knelpunten op en rondom de A59;
- 'de Groene Delta': een programma met als doel een samenhangend geheel van groengebieden in en rondom 's Hertogenbosch.

De uitdaging ligt in een integrale structuurversterking (gebiedsinrichting) van de regio door de drie genoemde trajecten in het Brabantse MIRT 2013-2017 op een doordachte manier met elkaar te verbinden en op een integrale wijze 'werk met werk' te maken. Hierdoor ontstaat een integrale versterking van de ruimtelijke economie, verkeer, arbeidsmarkt, waterveiligheid en natuur. Een van de maatregelen uit Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat is het realiseren van een ecologische verbindingzone oostelijk langs het Drongelens kanaal die ten noorden van de A59 een verbinding krijgt met de Zeedijk. Hiermee ontstaat een 25 meter brede ecologische onderdoorgang die het rivierengebied van de Maas verbindt met het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen.

#### *Uitbreiding scope*

In overleg met de provinciale en regionale overheden is de afspraak gemaakt dat in de uitwerking van de vervanging van de brug en het viaduct in de A59 een voorbereiding getroffen wordt voor de realisatie van de hierboven genoemde ecologische onderdoorgang oostelijk van het Drongelens kanaal. De maatregel bestaat uit het verlengen van de burg in de A59 waardoor een 25 meter

---

<sup>1</sup> Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2013-2017 : Uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP). Vastgesteld op 2 november 2006 door Provinciale Staten.

brede ecopassage gerealiseerd kan worden. De provinciale en regionale overheden zullen deze faunapassage vervolgens inrichten”.

## **2.5 Effecten van het voorkeursalternatief**

Omdat het om een vervanging gaat van de huidige brug en viaduct met een beperkte uitbreiding, zijn de noodzakelijke ingrepen in de directe omgeving zeer beperkt. Hierna worden de effecten van de voorkeursvariant op Natura2000 gebieden, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), flora en fauna, geluid en lucht beschreven.

### *Natura2000-gebieden*

Om de eventuele effecten op de nabij gelegen Natura2000 gebieden te beoordelen, is een voortoets uitgevoerd. Door de geplande ingreep zullen ten opzichte van de huidige situatie geen negatieve effecten en dus ook geen verslechtering optreden en worden de instandhoudingsdoelen zoals beschreven in de aanwijzingsbesluiten niet beïnvloed. Daardoor kunnen op voorhand significante versturende effecten worden uitgesloten. Een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet is derhalve niet aan de orde.

### *Ecologische Hoofdstructuur*

Het Drongelens Kanaal is in de Ecologische Hoofdstructuur opgenomen en aangewezen met natuurdoeltype “Zoete plas” en de zone daarlangs in het buitendijkse gebied van het kanaal is aangewezen als natuurdoeltype “Bloemdijk”. Omdat het hier een kanaal betreft dat dienst doet als afwateringskanaal en een geleidelijke overgang van water naar land met bijbehorende plantenrijkdom niet aanwezig is, ontbreekt geschikt habitat voor de meeste van de genoemde doelsoorten van dit type. De geplande ingreep heeft ten opzichte van de huidige situatie geen negatief effect op de openheid van het gebied en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologisch Hoofdstructuur.

### *Flora en fauna*

Binnen het plangebied bestaan de dijken en buitendijkse gebied enkel uit grasland en een enkele solitaire meidoorn. De grasianden vormen geschikt biotoop voor algemene dagvlinders van graslanden. Ook voor diverse kleine soorten zoogdieren is geschikt biotoop aanwezig. Vanwege lijnvormige elementen van deze graslanden in het landschap, is het aannemelijk dat deze gebruikt worden als migratieroute door flora en fauna. Voor het voorkomen van negatieve effecten is het nodig het passeerbaar houden van het kanaal en bijbehorende dijken voor zowel water- als landdieren (kleine zoogdieren en amfibieën).

### *Geluid*

Samenwerken aan de uitwerking van nieuw geluidbeleid (SWUNG) gaat uit van het principe dat het GPP niet overschreden mag worden en monitort dit jaarlijks. Voor de wijziging van de A59 is een akoestisch onderzoek op referentiepunten ingesteld op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In dit onderzoek is gebleken dat zonder maatregelen te treffen niet op alle referentiepunten aan de geluidproductieplafonds kan worden voldaan in de zichtjaren 2016 en 2026. Door de verharding op de beide rijbanen tussen km 117,6 tot km 118,5 te vervangen door tweelaags ZOAB kunnen de overschrijdingen van de geluidproductieplafonds worden weggenomen.

### *Lucht*

Voor wat betreft de gevolgen op de luchtkwaliteit zal het project worden gebaseerd op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

## **2.6 Doel van de planuitwerking**

De opgave betreft primair de vervanging van een brug en een viaduct. Inpassing van deze opgave zorgt voor verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming. De tracéwetprocedure concentreert zich op het formeel onderbouwen van deze opgave. De planuitwerking heeft tot doel om te komen tot een nadere onderbouwing en uitwerking van het voorkeursalternatief. De resultaten van de gecombineerde verkenning en planuitwerking worden vevat in een ontwerp-tracébesluit waarop zienswijzen ingediend kunnen worden. Na het doorvoeren van eventuele aanpassingen als gevolg van zienswijzen, volgt het definitieve tracébesluit. Naar verwachting kan het OTB binnen een jaar na het nemen van het voorkeursbesluit genomen worden. Het definitieve tracébesluit (TB) binnen zes maanden daarna.

## **2.7 Activiteiten en globale planning**

Zoals in paragraaf 2.6 aangegeven zal voor dit project een Tracéwetprocedure worden doorlopen. Het onderstaande planningsschema geeft een globaal inzicht in de doorlooptijden en de belangrijkste mijlpalen.



Fase / Besluit	Kwartaal															
	2013				2014				2015				2016			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>Initiatiefase</b>																
- Startbeslissing																
<b>Planuitwerking</b>																
- Projectbesluit (OTB)																
- Tracébesluit																
<b>Realisatie</b>																
- tijdelijke brug																
- definitieve brug																
- opleverbesluit																

### 3 Betrokken partijen

In het bestuurlijk overleg van 29 mei 2013 hebben provinciale en regionale overheden met het Rijk gesproken over onder meer de voorkeursoplossing, de start van de realisatie en de financiële bijdragen van beide partijen. Deze afspraken zijn in deze startbeslissing uitgewerkt.

#### 3.1 Participatie tijdens de planuitwerking

Belangrijke partijen bij het project zijn de regiopartijen van de Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat vertegenwoordigd door de provincie. Tevens zijn het Waterschap Aa en Maas en de Brabantse Delta en de gemeente Waalwijk als beheerder van aangrenzend areaal belangrijke stakeholders. Deze drie partijen en de provincie worden geconsulteerd voor eisen voor uitwerking van het ontwerp. De uitbreiding van de scope wordt bekrachtigd in een bestuursovereenkomst. Voor het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en Tracébesluit (TB) worden inspraakavonden gehouden.

### 4 Financiën

#### 4.1 Benodigd budget

De investeringsraming is gebaseerd op een eerste ontwerp op basis van het functioneel Programma van Eisen. Dit betreft een sober en doelmatig ontwerp waarbij voldaan wordt aan alle wettelijke vereisten. De benodigde investeringen worden geraamd op € 23,7 miljoen (prijspeil 1 januari 2012, inclusief risicoservering en btw). De jaarlijkse beheers-, onderhouds- en exploitatiekosten komen voor rekening van het Rijk. Rijk en provincie Noord-Brabant hebben afgesproken dat de provincie de kosten bijdraagt voor het gedeelte van de door de regio toegevoegde onderdelen aan het project.

#### Life Cycle Cost (LCC)

Het Project betreft een vervanging van bestaande brug en viaduct vanwege einde levensduur. Beide objecten zijn (en blijven) in beheer zijn bij Rijkswaterstaat. Er vindt geen areaal uitbreiding plaats in de vorm van extra objecten. Bij het opstellen van het (voorlopig) ontwerp van de brug en het viaduct is ingezet op sobere en doelmatige uitvoering, gericht op uitvoering binnen het beoogde investeringsbudget. De onderhoudskosten van de nieuwe brug en het nieuwe viaduct zijn naar verwachting gelijk aan de onderhoudskosten van huidige constructies. De nieuwe objecten voldoen aan de gestelde eisen en normen van Rijkswaterstaat.

#### 4.2 Inzicht projectrisico's

Hieronder zijn de procesmatige en inhoudelijke risico benoemd die nu worden voorzien en de beheersmaatregelen die worden genomen.

Risico	Gevolg / Beheersmaatregel
Om het mogelijk te maken de ecopassage te realiseren moet een deel van de bestaande dijk verlegd worden. Hiervoor zijn gronden van derden (particulier) benodigd. Tevens dient een tunnel onttrokken te worden aan het verkeer. De regio is verantwoordelijk voor het verkrijgen van de benodigde gronden en het verkrijgen van het onttrekkingbesluit.	Vertraging in procedure.  Beheersmaatregel: RWS heeft periodiek contact met de regio over de benodigde gronden en het onttrekkingbesluit met het oog op de goede bestuurlijke verhoudingen waarvan sprake is.



### 4.3 Inschatting benodigde investeringen en bekostiging

De benodigde investeringen worden voor het totaal geraamd op € 23,7 miljoen (prijsspeil 1 januari 2012, inclusief risicoreservering en btw). De investering van Rijkswaterstaat is geraamd op € 20,7, waarvan € 0,3 voor de planuitwerking en € 20,4 voor de realisatie. De verlenging van de brug voor het realiseren van een ecopassage is geraamd op € 3,0 miljoen (bijdrage regio). De kosten van de ecopassage zal als bijdrage door de regio worden toegevoerd aan het projectbudget. De provincie heeft schriftelijk vastgelegd deze meerkosten te zullen betalen en garant te staan voor het uiteindelijk benodigde bedrag, inclusief kosten voor indexering.

### 4.4 Verdeling middelen en personele capaciteit voor planuitwerkings- en realisatiefase

Het projectbudget valt onder Groot Variabel Onderhoud (GVO) hoofdwegennet als onderdeel van het programma vervangen en renovaties.

Verdeling van middelen (Meuro) en personele capaciteit (fte) over de jaren:

	2013	2014	2015	2016	2017
Planuitwerking (Meuro)	0,3				
Realisatie (Meuro)		1,15	6,0	12,25	1,0
Capaciteit (fte)	7,1	7,6	7,6	5,0	1,0

## 5 Besluitvorming / aanpak vervolg

### 5.1 Eigenaar / trekkerschap tijdens planuitwerkings- en realisatiefase

Het trekkerschap (beslissingsbevoegdheid) van deze verkenning ligt bij het Rijk. De regio is nauw betrokken bij het project in de vorm dat Rijkswaterstaat deelneemt aan de Stuurgroep van het GOL. Op ambtelijk niveau is er een werkgroep met alle relevante regiopartijen.

### 5.2 Activiteiten en globale planning

Voor de planuitwerking wordt de verkorte tracéwetprocedure doorlopen. Dit leidt tot een onderbouwing van het voorkeursalternatief en de planuitwerking resulterend in een (ontwerp)tracébesluit. De wettelijke termijn hiervoor is twee jaar.

In het kader van de onderhavige tracébesluitprocedure is het niet nodig een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Artikel 7.2 van de Wet milieubeheer bepaalt dat bepaalde categorieën activiteiten en maatregelen zoals beschreven in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage worden aangewezen waarvoor een m.e.r.-plicht (onderdeel C van de bijlage) respectievelijk een m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D van de bijlage) geldt. Onderdeel C 1.3 van de bijlage bij het besluit bepaalt dat een wijziging van een wegtracé slechts m.e.r.-plichtig is, wanneer de lengte van het tracé meer belooft dan 10 kilometer. Onderdeel D 1.1 van de bijlage bij het besluit bepaalt dat een wijziging van een wegtracé m.e.r.-beoordelingsplichtig is, wanneer de lengte van het tracé meer belooft dan 5 kilometer. Daarvan is in het onderhavige geval geen sprake. Ondanks dat de drempelwaarden zoals genoemd in de bijlage bij het Besluit m.e.r. niet worden overschreden zal in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling gekeken worden of er factoren zijn die aanleiding geven tot het opstellen van een milieueffectrapport.

Realisatie van het project is voorzien vanaf 2014 (zie planning onder paragraaf 2.8).

### 5.3 Wettelijk kader: verkorte tracéwetprocedure

De opgave betreft in beginsel een reconstructie van voornoemde brug en viaduct in de A59 alsmede de aanleg van een weefstrook tussen aansluitingen Drunen-West en Waalwijk-Oost. Vanwege de aanleg van deze weefstrook is de Tracéwet van toepassing.

De Tracéwet biedt twee procedures voor tracéwetplichtige activiteiten, waarbij in beide gevallen een verkenning plaatsvindt. De eerste procedure is verkort met als stappen de startbeslissing en het (ontwerp) tracébesluit als uitwerking van de startbeslissing. In de tweede procedure wordt de startbeslissing uitgewerkt in een structuurvisie, waar de voorkeursbeslissing deel uit maakt. In dat geval is het (ontwerp) tracébesluit de uitwerking van die voorkeursbeslissing. Voor dit project geldt gezien de beperkte reikwijdte de verkorte procedure. Hiervoor gelden de volgende argumenten.

#### *Relatief beperkte infrastructuuruitbreiding*

De Tracéwet geeft aan dat een structuurvisie in ieder geval aan de orde is als aanleg van een nieuwe hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg overwogen wordt. Dit geldt ook als een



aanpassing van een hoofdweg of landelijke spoorweg met meer dan twee rijstroken of doorgaande sporen in overweging wordt genomen. Dit is bij dit project niet aan de orde, waardoor de verkorte tracéwetprocedure van toepassing is en een structuurvisie achterwegen kan blijven.

De verkorte tracéwetprocedure ziet er als volgt uit.

1. Startbeslissing;
2. Toezending startbeslissing aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen en publicatie in de Staatscourant;
3. Vaststelling ontwerptracébesluit;
4. Ter inzage leggen van het ontwerptracébesluit;
5. Vaststelling tracébesluit;
6. Oplevertoets.

#### **5.4 Participatie aanpak op hoofdlijnen**

Belangrijke partijen bij het project zijn de regiopartijen van de Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat vertegenwoordigd door de provincie. Daarnaast zijn het Waterschap Aa en Maas en de Brabantse Delta en de gemeente Waalwijk als beheerder van aangrenzend areaal belangrijke stakeholders. Deze drie partijen en de provincie worden geconsulteerd voor eisen voor uitwerking van het ontwerp. De uitbreiding van de scope wordt bekrachtigd in een bestuursovereenkomst.

#### **5.5 Kosten tracéwetprocedure**

De kosten van de tracéwetprocedure komen voor rekening van het Rijk.