



gemeente **Oosterhout**

# Collegevoorstel

Zaak: Voorlopig Ontwerp en budgetraming Provincialeweg  
Oosteind  
Zaaknummer: 1027684

|                               |                               |                            |
|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| <b>Datum:</b> 18 oktober 2023 | <b>Initialen auteur:</b> RB   | <b>Bereikbaar:</b> 14 0162 |
| <b>Status:</b> Openbaar       | <b>Team:</b> Buiten Projecten |                            |

## Onderwerp:

Vaststellen Voorlopig Ontwerp Provincialeweg Oosteind met bijlagen en vaststellen budgetraming (OTH00132)

## Geraadpleegde teams:

- Buiten Projecten en Buiten Beleid
- Communicatie
- Binnen Control
- Wijkbeheer

**Communicatie:** ja d.m.v. openbare besluitenlijst

## Bijlagen:

- Bijlage 1: Voorlopig Ontwerp Provincialeweg
- Bijlage 2: Ontwerponderbouwing
- Bijlage 3: Lijst op- en aanmerkingen Ontwerp
- Bijlage 4: Fasering en planning
- Bijlage 5: Vertrouwelijke budgetraming
- Bijlage 6: Raadsvoorstel

- Brief door college
- Raadsinformatiebrief
- Brief beantwoording vragen ex art 39
- Raadsvoorstel
- Overige bijlagen:

|   |                                   |  |
|---|-----------------------------------|--|
| <b>Behandeling in / door:</b><br><input checked="" type="checkbox"/> Raad | <b>Datum:</b><br>21 november 2023 | <b>Aard behandeling:</b><br>Besluitvormend |
|---|-----------------------------------|--|

## Portefeuillehouder

Kastelijns

| Geheimhouding op | Titel                       | Grondslag WOO                    | Tot wanneer     |
|------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------|
| Bijlage 5        | Vertrouwelijke budgetraming | Artikel 5.1, lid 2, onder b, WOO | Onbepaalde tijd |

*Wij verzoeken u om bij communicatie rondom deze aanvraag het zaaknummer 1027684 te vermelden.*

# COLLEGE VOORSTEL

**Datum:** 18 oktober 2023

Openbaar

**Zaaknummer:** 1027684

**Onderwerp:**

Voorlopig Ontwerp, ontwerponderbouwing, fasering en planning en budgetraming Provincialeweg Oosteind (OTH00132)

**Voorstel:**

1. Het Voorlopig Ontwerp en de bijbehorende ontwerponderbouwing en fasering voor de Provincialeweg in Oosteind vast te stellen.
2. In te stemmen met de financiële dekking zoals is opgenomen in de geheime bijlage.
3. Een verplichting tot geheimhouding op te leggen ten aanzien van bijlage 5 met titel 'vertrouwelijke budgetraming', totdat de aanbestedingsprocedure voor de reconstructie is afgerond op grond van artikel 87 van de Gemeentewet, in samenhang met artikel 5.1, tweede lid, onder b, van de Wet Open Overheid;
4. De gemeenteraad middels bijgaand raadsvoorstel voor te stellen om:
  1. Een krediet beschikbaar te stellen van € 3,5 miljoen voor de werkzaamheden bovengrondse infra;
  2. Een bedrag van € 3,5 miljoen te onttrekken vanuit de reserve infrastructurele werken ter dekking van project 6 "Reconstructie Provincialeweg Oosteind" opgenomen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteitsvisie 2022-2027.

**Samenvatting (circa 10 regels)**

In een participatietraject is, samen met bewoners en belanghebbenden, een Voorlopig Ontwerp voor de Provincialeweg in Oosteind opgesteld. Het doel van de reconstructie is: het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid en daardoor het welzijn van de bewoners. Daarnaast: de weg optimaal inrichten voor alle verschillende typen weggebruikers (voetgangers, fietsers, landbouwverkeer, transportverkeer, bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer e.d.). Het Voorlopig Ontwerp is een plan waarin we de hoofdkeuzes vastleggen; op basis hiervan zal het ontwerp verder worden uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp waarin ook de technische details worden vastgelegd. De belangrijkste hoofdkeuzes in het ontwerp zijn: de verdeling tussen 30 en 50 km/uur, de inrichting/het profiel van de weg, de soorten en de locaties van de snelheidsremmende maatregelen en de voorlopige materiaalkeuzes.

Om het vervolgetraject op te kunnen pakken is het nu zaak om een bestuurlijk besluit te verkrijgen op het Voorlopig Ontwerp met ontwerponderbouwing, fasering en planning en budgetraming. Bij het Voorlopig Ontwerp (bijlage 1) hoort de ontwerponderbouwing (bijlage 2) en deze twee kunnen niet los van elkaar gezien worden. In de ontwerponderbouwing wordt namelijk toegelicht wat de onderbouwing onder het ontwerp is; zowel ten aanzien van het doorlopen proces als de ontwerpkeuzes. Denk bijvoorbeeld aan: de verschillende projectonderdelen waar we rekening mee moeten houden, verschillende afwegingen daartussen, voor- en nadelen van verschillende oplossingen, het keuzeprocess en de keuzes die leiden tot het uiteindelijke ontwerp. Hetgeen opgenomen in dit college- en raadsvoorstel is slechts een verkorte weergave van de ontwerponderbouwing; daar wordt dan ook meermalen uitdrukkelijk naar verwezen. Het project en het Voorlopig Ontwerp is op 14 februari jl. tijdens een informatieavond al aan het college en de raad gepresenteerd.

### **Juridisch kader (inclusief onderbouwing geheimhouding)**

Bij openbaarmaking van de financiële gegevens derden hun onderhandelingspositie daarop kunnen afstemmen, omdat deze gegevens inzicht bieden in de prijs die de gemeente bereid is te betalen. Dat schaadt de economische en financiële belangen van de gemeente.

### **Aanleiding**

De VBO (Vereniging Belangen Oosteind) heeft eind 2020 een presentatie gegeven voor de gemeenteraad en het college over de problemen met de Provincialeweg. De Provincialeweg stond voor de eerstkomende jaren niet op het Jaarprogramma Openbare Ruimte (JOR). De gemeenteraad heeft vervolgens eind 2020 een amendement aangenomen bij de begrotingsbehandeling 2021. Hierin stond het besluit om in 2021 samen met de VBO, bewoners, bedrijven en stakeholders een plan op te stellen voor de herstructurering van de Provincialeweg. Reden: de weg is toe aan onderhoud. Er zijn klachten op het gebied van veiligheid (snelheid, gemengd verkeer, oversteken, voetgangers/fietsers) en geluids- en trillingsoverlast (zie de presentatie van VBO) vanwege de ongelijkheden in de verharding van de weg. In de ontwerponderbouwing wordt dit nader toegelicht.

Naar aanleiding hiervan heeft het college in mei 2021 ingestemd met een Plan van Aanpak en de bijbehorende financiële middelen om, samen met de bewoners en belanghebbenden uit Oosteind, een participatie- en ontwerptraject te doorlopen (collegebesluit: zaaknummer 286790). Dit heeft in 2021 en 2022 plaatsgevonden; het onderhavige college- en raadsvoorstel is hier het sluitstuk van.

### **Welke data is gebruikt en op welke manier wordt de uitvoering gemonitord?**

Niet van toepassing.

### **Welke externe belanghebbenden zijn betrokken en hoe is het proces gevoerd?**

De allereerste gesprekken zijn halverwege 2021 aangevangen met de VBO. Na twee overleggen met de VBO is de werkgroep uitgebreid met verschillende bewoners en ondernemers aan de Provincialeweg of uit de omgeving (in totaal zo'n acht werkgroepleden). In verschillende gesprekken zijn alle aandachtspunten en ervaringen van de huidige situatie besproken; ook suggesties en ideeën voor de herinrichting. Op basis daarvan zijn verschillende schetsvarianten opgesteld. Uiteindelijk is er tijdens de gesprekken een voorkeur naar voren gekomen. Daarvan is een eerste schetsontwerp opgesteld dat vervolgens weer is aangepast na verschillende op- en aanmerkingen van de werkgroep. Van alle werkgroep-overleggen zijn verslagen opgesteld en gedeeld. Dit schetsontwerp zou in een brede bewoners/inloopavond in Oosteind gepresenteerd worden (half november 2021). Vanwege de aangescherpte coronarichtlijnen is deze avond geannuleerd. Om het proces niet te veel te vertragen en om bewoners en belanghebbenden toch hun reactie te kunnen laten geven, zijn verschillende andere opties uitgewerkt en uitgevoerd. Zo is er een video gemaakt, is er een bewonersbrief met reactieformulier verspreid en zijn alle projectdocumenten (o.a. schetsontwerp, video, ontwerponderbouwing) online geplaatst. Dit proces heeft in de eerste helft van 2022 plaatsgevonden. Alle opgehaalde reactieformulieren zijn verwerkt in een totaalijst. Deze totaalijst maken wij nu (geanonimiseerd) openbaar zodat iedereen de opgehaalde reacties kan inzien (bijlage 3). Meer dan 20% van de aangeschreven bewoners heeft een reactieformulier ingevuld en teruggestuurd. Een samenvatting van de resultaten is gedeeld met alle bewoners van Oosteind (en belanghebbenden) aan de hand van een bewonersbrief. Verschillende bewoners met specifieke vragen hebben van ons een nadere uitleg per mail ontvangen en bij enkelen zijn we langs geweest om aanvullend een beknopte mondelinge toelichting te geven. De resultaten hebben we vervolgens weer besproken met de werkgroep. Naar aanleiding daarvan zijn er een aantal wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd (zie de ontwerponderbouwing). Het ontwerp heeft vervolgens de status van Voorlopig Ontwerp gekregen.

Dit Voorlopig Ontwerp is toegelicht op de algemene ledenvergadering van de VBO op 3 oktober 2022. Daarnaast zijn er twee inlooppiddagen/avonden georganiseerd (11 en 20 oktober 2022) waarop bewoners en belanghebbenden langs konden komen in het Oostkwartier om vragen te stellen en/of een aanvullende toelichting te krijgen. Alle bewoners van Oosteind zijn daarvoor uitgenodigd. Het ontwerp is daarnaast besproken met de betrokken stakeholders: Fietzersbond, ZLTO, Arriva, nood- en hulpdiensten enz. Hun op- en aanmerkingen zijn waar mogelijk meegenomen in het Voorlopig Ontwerp. Van al deze gesprekken zijn verslagen opgesteld en gedeeld. Op 21 september j.l. heeft er een overleg plaats gevonden met de VBO waarbij het voorgaande als het aankomende bestuurlijke proces ook is besproken.

### **Wat willen we gaan doen?**

De maatregelen in het ontwerp zijn te veelomvattend om hier volledig en gedetailleerd te behandelen. Daarvoor wordt dan ook verwezen naar de ontwerponderbouwing. Hieronder worden de meest in het oog springende en ingrijpende ontwerpkeuzes en aandachtspunten benoemd:

#### *Verdeling 30 en 50 km/uur en het dwarsprofiel*

De grote uitdaging is om een profiel te vinden waar alle typen weggebruikers veilig en prettig gebruik van kunnen maken. Dat zal niet voor alle doelgroepen optimaal uitpakken. Elke maatregel en keuze heeft zijn beperkingen voor één of meerdere doelgroepen. In de huidige situatie is de gehele weg een 50 km/uur weg. Dat verandert: het dorpshart wordt namelijk ingericht als een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De rest van de weg blijft een maximumsnelheid van 50 km/uur houden. We zijn daarbij uitgekomen op de volgende profielen:

- 50 km/uur: indeling in gemotoriseerd en voet-/fietsverkeer:
  - Rijbaan van zo'n 5,00 m. breed (dit is de minimale breedte i.v.m. het passeren van twee voertuigen);
  - Fietssuggestiestroken (licht/minimaal verhoogd en overrijdbaar) in een afwijkende kleur van zo'n 1,70 m. breed;
  - Onderscheid door:
    - Verschil in materiaal (asfalt en/of betonstraatstenen);
    - Verschil in kleur;
    - Verschil in hoogte (minimaal).
  
- 30 km/uur: het dorpshart, verblijfsgebied met gemengd verkeer (gemotoriseerd en fiets):
  - Rijstrook voor gemotoriseerd verkeer met fietssuggestiestroken met een totale breedte van zo'n 6,60 m. (rijstrook gemotoriseerd verkeer 3,40 m. en 2 x fietssuggestie van 1,60 m.);
  - Beukenhaag beide zijden van 1,00 m. breed (soms smaller waar onvoldoende ruimte is, b.v. 0,80 m.);
  - Stoep/loopstrook aan beide zijden, variabele breedte.

#### *Snelheidsremmende maatregelen*

De inrichting moet voldoen aan de betreffende snelheden van 30 en 50 km/uur; daarbij hoort de aanleg van snelheidsremmende maatregelen. De kruisingen worden daarom vormgegeven als verhoogde sinus-plateaus (volgens de Leidraad Openbare Ruimte (LIOR) passend bij het de inrichting van het 30 en 50 km/uur gebied). In de 50 km/uur gedeelten wordt de Provincialeweg ingericht als voorrangsweg, het verkeer van rechts krijgt hier dus geen voorrang. In de 30 km/uur zone (dorpscentrum) heeft het verkeer van rechts wel voorrang. In het plan zijn enkele versmallingen opgenomen. Er is voor gekozen om de voorrangssituatie bij de versmallingen te regelen met borden.

### *Geluid en trillingen (materiaalgebruik en fundering)*

Dit is een belangrijke aanleiding geweest voor het maken van de plannen voor deze reconstructie. Zowel vanuit de gemeente als vanuit de bewoners van Oosteind. In de huidige situatie is de weg erg ongelijk en zijn er verzakkingen. Dit zorgt (mede) voor geluid en trillingen. In de verdere voorbereiding en uitvoering moet uitgebreid stilgestaan worden bij de funderingsopbouw. Zakkingen en onregelmatigheden (zoals in de huidige situatie) moeten in de toekomst zoveel als mogelijk voorkomen worden om de geluids- en trillingsoverlast te beperken. De juiste funderingsopbouw kan hierin een belangrijke rol spelen. Hiervoor wordt in het vervolgtraject een verhardings- en funderingsadvies opgesteld.

Ten aanzien van het aspect "geluid" hebben we te maken met een wettelijke verplichting om het geluidsniveau naar beneden te brengen. Hiervoor is een (concept) saneringsplan opgesteld dat door het Ministerie (van Infrastructuur en Waterstaat) goedgekeurd moet worden. Inmiddels hebben we een informele instemming ontvangen; dus kunnen we het saneringsplan definitief maken en indienen. Het Ministerie neemt hierop een formeel besluit; hierop is bezwaar en beroep mogelijk.

Voor de hoeveelheid trillingen zijn geen wettelijke regels en verplichtingen vastgelegd. Wel zijn er richtlijnen beschikbaar die we kunnen gebruiken (SBR-richtlijn: "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" A en B). Voor het ontwerp voor de Provincialeweg is een Plan van Aanpak opgesteld. We onderzoeken wat het huidige trillingsniveau is op de belangrijkste locaties (de nulmeting is in de periode 7 t/m 14 maart jl. uitgevoerd) en schatten in wat de te verwachten trillingen zijn in de toekomstige situatie na de herinrichting. De verwachting is dat het trillingsniveau bij een reconstructie sowieso flink zal afnemen omdat de drempels verdwijnen. De plateaus zullen minder steil aangelegd worden en gaten en oneffenheden in de weg zullen verdwijnen.

Voor het dorpshart (30 km/uur) is in het plan uitgegaan van geluidsarme betonstraatstenen in de rijbaan. In de stoep en de voetgangersgedeelten kunnen gebakken klinkers gelegd worden. De maximumsnelheid gaat in het dorpshart naar 30 km/uur (i.p.v. 50 km/uur). In de praktijk zorgt deze snelheidsvermindering op zichzelf al voor een vermindering van de problemen omdat lagere snelheden zorgen voor minder geluid en trillingen. Ten aanzien van de plateaus: de uitwerking en technische uitvoering hiervan is heel belangrijk om het geluids- en trillingsniveau te beperken. Op het kerkplein is het voorstel om natuursteen keien te gebruiken, passend bij het dorps karakter van Oosteind. Op deze manier krijgt het dorps hart een verblijfsfunctie. Vanwege de geluidssaneringsproblematiek wordt in de 50 km/uur delen gebruikgemaakt van asfalt in de rijbaan. Omdat de fietssuggestiestroken overrijdbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer worden geluidsarme betonstraatstenen voorgesteld in de fietssuggestiestroken; zoals ook op de plateaus. Tussen de rijbaan en de fietssuggestiestroken in het 50 km/uur deel ligt een betonband met een lichte verhoging. Hierdoor is het niet te lastig om erop en af te rijden (maar die mogelijkheid moet wel aanwezig zijn in verband met het elkaar passeren van twee grote voertuigen). Natuurlijk is het onmogelijk om te bereiken dat er nooit meer geluidsoverschrijdingen en trillingen zullen plaatsvinden. Dat is geen haalbare verwachting.

### *Landschappelijke inpassing, groen en klimaatadaptatie*

Het doel is om een inrichting te maken die qua materiaal en uitstraling past binnen de aanwezige omgevingsfactoren en die daarnaast past bij het landschappelijke en dorps karakter van Oosteind. Dat geldt vooral voor het dorps hart. Het groene, dorps beeld van het dorps hart wordt in het ontwerp versterkt door de hagen tussen rijbaan en voetpaden. We proberen waar mogelijk het dorps beeld te benadrukken; bijvoorbeeld door kleur en textuur van de toe te passen materialen. Het kerkplein heeft nu een 'donkere' uitstraling. Voorgesteld wordt om hier een lichte kleur natuurstenen kei toe te passen, zodat het plein een bijzondere verblijfsuitstraling krijgt en de automobilist het gevoel krijgt hier 'te gast te zijn' en snelheid gaat minderen.

Het is de bedoeling om de huidige bomen te handhaven en waar mogelijk bomen en groen toe te voegen. Er staan monumentale bomen in de straat en deze moeten behouden blijven. Ook is er weinig ruimte voor extra groen en dus zuinig zijn op het bestaande groen is noodzakelijk. Dit dient ook meegenomen te worden in de komende onderzoeken. Dit staat ook in het gemeentelijk beleid (Toekomstvisie 2030). De huidige bomen blijven in het Voorlopig Ontwerp staan. We onderzoeken of het mogelijk is om extra bomen in het openbaar gebied aan te planten. Vanwege de ondergrondse infra (riolering en kabels en leidingen) en de beperkte ruimte (boven- en ondergronds) is dit lastig. De mogelijke plaatsen voor extra bomen in het openbaar gebied zijn in het Voorlopig Ontwerp aangegeven.

In de verdere uitwerking onderzoeken we of het voor deze plaatsen (kostentechnisch/doelmatig) haalbaar is om kabels en leidingen te verleggen om deze bomen aan te kunnen planten. In de budgetraming hebben wij hiervoor een stelpost opgenomen. In het dorpshart zijn beukenhagen in het ontwerp opgenomen. Deze maatregel draagt bij aan de vergroening van het dorpshart en aan de vermindering van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Waar mogelijk nemen we klimaat adaptieve maatregelen mee. De mogelijkheden daarvoor zijn enigszins beperkt. Het gebruik/profiel van de weg en de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) geeft niet veel ruimte om groots uit te pakken met klimaat adaptieve maatregelen zoals het substantieel toevoegen van groen, wadi's, infiltratiekoffers e.d. Een kans in het vervolgtraject (nadere uitwerking, aanbesteding en uitvoering) is om te kijken naar de mogelijkheden voor het gebruik van duurzame materialen en het opzetten van een zo duurzaam mogelijke uitvoering (beperken CO2 uitstoot).

#### *Fasering en planning*

Doorontwikkeling naar het Definitief Ontwerp vindt plaats vanaf eind 2023 en begin 2024. In de Perspectiefnota 2023 is inmiddels ook een temporisering en fasering bestuurlijk vastgesteld. Fase 1 betreft realisatie van het dorpshart in het najaar van 2025 en fase 2 (en fase 3) zijn daaropvolgend en lopen door tot in het jaar 2027. Oplevering van de Provincialeweg zal, naar verwachting, medio 2027 zijn. Zie hiervoor de bijlage 3 fasering en planning Provincialeweg Oosteind.

#### *Vervolg ontwerpproces*

De volgende stap in het ontwerpproces (nadat de bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden) is de uitwerking tot een Definitief Ontwerp. Daarin worden zaken als de exacte maatvoering, afmetingen van de verschillende materialen, hoogteplan, funderingsconstructie en de aansluitingen op privéterrein technisch uitgewerkt. Bij het Definitief Ontwerp wordt ook o.b.v. de geactualiseerde budgetraming een voorstel uitvoeringskrediet en een voorstel (openbare) aanbesteding contractfase opgesteld.

#### **Afweging van argumenten voor en tegen?**

In een project als de Provincialeweg is het afwegen van voor- en nadelen een belangrijk proces. Het is niet mogelijk om alle projectonderdelen optimaal in te passen; er moeten keuzes gemaakt worden, binnen de geldende kaders en randvoorwaarden (wetgeving, beleid, ambities enz.). Er zijn vele moeilijke keuzes gemaakt die allen hun voor- en nadelen hebben maar die wel om een besluit vragen. Om dit afwegingsproces inzichtelijk te maken is de ontwerponderbouwing opgesteld. De ontwerponderbouwing is te uitgebreid om in dit collegevoorstel beknopt op te nemen. Er wordt hierbij dan ook expliciet naar deze ontwerponderbouwing verwezen (bijlage 2). Het Voorlopig Ontwerp en de ontwerponderbouwing kunnen niet los van elkaar gezien worden.

### **Wat mag het kosten en waar gaan we het van betalen?**

De gemeenteraad heeft in de vergadering van september 2022 de uitvoeringsagenda Mobiliteitsvisie 2022-2027 vastgesteld. Dit project is daarin opgenomen onder project "6. Reconstructie Provincialeweg Oosteind" met een zeer hoge bestuurlijke prioriteit. De gemeenteraad heeft ingestemd met een dekking van de bovengrondse infrastructurele kosten uit de reserve infrastructurele werken. De uitgewerkte bovengrondse infrastructurele werkzaamheden in het Voorlopig Ontwerp passen binnen de € 3,5 miljoen. Deze onttrekking aan de reserve infrastructurele werken is opgenomen in de programmabegroting 2024. De kosten voor riolering worden opgenomen in het nog op te stellen Water- en Rioleringsplan voor de komende jaren. In de meerjarenprogrammabegroting 2024-2027 is rekening gehouden met een totale investeringslast riolering van € 3 miljoen over een periode van 2025-2026. Deze lasten zijn opgenomen in de uitvoeringsplanning beleidsterrein riolering. De gemeenteraad krijgt in het najaar het geactualiseerde Water- en Rioleringsplan aangeboden ter vaststelling. De budgetraming van het Voorlopig Ontwerp past binnen het uitgewerkte krediet in de programmabegroting 2024-2027.

Project Provincialeweg Oosteind kent een lang voortraject met burgerparticipatie sinds eind 2020 en heeft inmiddels de status van Voorlopig Ontwerp. De doorontwikkeling naar het Definitief Ontwerp is van belang om enerzijds de werkzaamheden en onderzoeken op te starten en anderzijds ook de planning en fasering gestand te doen. Met name de impact op het gebied van kabels en leidingen is een tijdrovend proces van circa 1,5 jaar. Wachten tot de strategische heroriëntatie medio 2024 is afgerond betekent minimaal 1 tot 1,5 jaar vertraging en start uitvoering in 2027.

### **Risico's?**

In de ontwerponderbouwing wordt dit nader toegelicht. Onderstaande zien we momenteel als de grootste risico's en onzekerheden.

#### *Onderzoeken*

Het beschikbare budget voor het participatie- en ontwerptraject (volgens het collegebesluit uit 2021) was niet voldoende om ook in deze fase al de benodigde onderzoeken te laten uitvoeren. Denk hierbij aan een milieutechnisch bodemonderzoek, funderingsonderzoek, archeologisch onderzoek, aanvullend trillingsonderzoek enz. Deze onderzoeken zijn in de vervolgfase wel nodig om tot een onderbouwd Definitief Ontwerp te kunnen komen. In de kostenraming voor het Voorlopig Ontwerp moeten we een inschatting maken van de kosten voor deze onderzoeken. Een groot risico is het wel/niet aanwezig zijn van bodemverontreinigingen. Daarom hebben we in de voorgaande fase al wel een beknopt risico-gestuurd bodemonderzoek laten uitvoeren. De eerste inschatting naar aanleiding daarvan is dat er geen grote verontreinigingen te verwachten zijn.

#### *Kabels en leidingen*

In de kostenraming voor het Voorlopig Ontwerp is een globale inschatting gemaakt van de kosten voor de benodigde werkzaamheden aan en verleggingen van de kabels en leidingen. Hierin spelen nog een aantal onzekerheden die pas in de fase van het Definitief Ontwerp duidelijk gemaakt kunnen worden. Zodra het Definitief Ontwerp is vastgesteld, kunnen de kabels- en leidingbedrijven hun technische voorbereiding doen (op basis van het vastgestelde ontwerp). Vervolgens kunnen zij een goede inschatting maken van de situatie en aangeven welke kabels en leidingen verlegd moeten worden en wat hiervan de exacte kosten zijn. De verwachting is dat er voor een aanzienlijk bedrag aan kabels en leidingen verlegd/aangepast zal moeten worden.

### *Riolering*

Bij het proces om te komen tot het Voorlopig Ontwerp is ook een afwegingsnotitie voor de rioleringsmaatregelen opgesteld. Na enkele heroverwegingen blijkt dat de beste keuze is om in het 30 km/uur deel (dorpshart) een gescheiden rioolstelsel (hemelwaterriool) aan te leggen. In het 50 km/uur deel wordt het gemengde rioolstelsel gehandhaafd en worden bepaalde rioolstrengen gerepareerd en/of vervangen. Daarnaast is er onderzoek gedaan en een notitie opgesteld naar de (on)mogelijkheden om de bestaande woningen in het buitengebied af te koppelen van het riool en het regenwater in de eigen tuinen te laten afvloeien. De genoemde opties in de notitie “het aanbieden van een regenton” en “de realisatie uitleggers vanuit hemelwaterriool tot de perceelsgrens” zijn het meest kansrijk. De regenton kunnen bewoners van de Provincialeweg via de subsidieregeling klimaatvriendelijke tuinen van de gemeente aanvragen. De realisatie van de uitleggers van het hemelwaterriool in het dorpshart wordt meegenomen binnen het project.

### *Wet Geluidshinder*

In het kader van de wet Geluidshinder ligt er een verplichting om de geluidsbelasting op een groot aantal woningen in de Provincialeweg omlaag te brengen. Bij het gebruik van materialen moeten we daar rekening mee houden. Uiteindelijk moet het ministerie nog een definitief besluit nemen op de voorgestelde oplossing en het gebruik van materialen (saneringsplan). Om de geluidsvermindering financieel mogelijk te maken bestaan er subsidiemogelijkheden binnen het ministerie.

### *Mogelijke nieuwbouwoontwikkelingen*

In en om Oosteind spelen diverse initiatieven om te komen tot nieuwbouw. In 2021 is daarvoor een “Studie woningbouwlocaties Oosteind” opgesteld en vastgesteld door het college. In deze studie worden de mogelijke woningbouwlocaties benoemd. In de planvorming voor de Provincialeweg proberen we zo veel mogelijk rekening te houden met deze mogelijke ontwikkelingen.

### *Onzekere (financiële) marktsituatie*

We leven in onzekere (financiële) tijden als gevolg van de oorlog in Oekraïne, stijgende energieprijzen, personeelstekorten enz. Als voorbeeld: de prijsverhoging in 2022 ten opzichte van 2021 in de GWW-sector ligt, volgens het CBS, op een stijging van 17,3%. De verwachting is dat dit voor het project Provincialeweg niet zonder financiële consequenties zal blijven.

### *Stikstof uitspraak en consequenties*

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State uitgesproken dat (bouw)projecten niet uitgezonderd zijn van de stikstofregels. Wat de gevolgen hiervan zijn voor (de uitvoering en planning van) het project wordt momenteel onderzocht.

### *Trajecten vergunningaanvragen en planologische procedures*

In de vervolgfase zal voor verschillende activiteiten een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden; bijvoorbeeld voor het nemen van verkeersbesluiten, het doen van grondwerk enz. De procedures hiervoor kunnen in gang gezet worden zodra het college het Voorlopig Ontwerp heeft vastgesteld. Op deze vergunningaanvragen en eventuele planologische procedures kunnen bezwaren ingediend worden conform de wettelijke bezwaarprocedures en -termijnen. Zoals voor vele project is dat ook hier een risico voor de projectvoortgang.

### **Communicatie**

De communicatie van het college- en raadsbesluit wordt gedeeld via:

- Social media kanalen;
- Weekblad Oosterhout;
- Projectpagina op de gemeentelijke website;
- Openbare besluitenlijst
- Doemee.

**Kernboodschap**

De Provincialeweg in Oosteind is toe aan groot onderhoud. Omwonenden ervaren namelijk al lange tijd overlast op het gebied van veiligheid, snelheid, trillingen en geluid. In een participatietraject is, samen met bewoners en belanghebbenden, een Voorlopig Ontwerp opgesteld voor een reconstructie. Het doel van deze reconstructie is tweeledig, namelijk: het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid (en dus het welzijn) van de bewoners en het optimaal inrichten van de weg voor alle verschillende typen weggebruikers (voetgangers, fietsers, landbouwverkeer, transportverkeer, bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer e.d.). Het Voorlopig Ontwerp is een plan waarin de hoofdkeuzes zijn vastgelegd. Op basis hiervan zal het ontwerp verder worden uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp waarin ook de technische details worden vastgelegd. De belangrijkste hoofdkeuzes in het Voorlopig Ontwerp zijn: de verdeling tussen 30 en 50 km/uur, de inrichting/het profiel van de weg, de soorten en de locaties van de snelheidsremmende maatregelen en de materiaalkeuzes.