

## Beantwoording art. 33 vragen

|                         |                                                                                                         |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum b&w:              | 3 december 2019                                                                                         |
| Onderwerp:              | Beantwoording art. 33 vragen CDA ontwikkelingen rond de A59 in relatie tot Bedrijventerrein Heesch West |
| Portefeuillehouder:     | de heer M.A.W.J.M. Wijdeven                                                                             |
| Indiener vraag:         |                                                                                                         |
| Heesch, 3 december 2019 |                                                                                                         |

### Inleiding

Op 23 september heeft het CDA art. 33 vragen gesteld over de ontwikkelingen rond de A59 in relatie tot Bedrijventerrein Heesch West. Bijgaand de beantwoording van deze vragen.

### Beantwoording vragen

1. In de MER worden als directe autonome ontwikkelingen het zonnepark Achterste Groes en de afronding van bedrijventerrein Cereslaan-West meegenomen. In onze ogen zal de verkeersafwikkeling van eerder genoemde ruimtelijke ontwikkelingen een vele male grotere impact hebben. Waarom zijn deze ontwikkelingen niet meegenomen in de afwegingen?

*Naar de toekomstige verkeersafwikkeling van bedrijventerrein Heesch en de impact op de bereikbaarheid van de directe omgeving is een uitgebreid verkeersonderzoek uitgevoerd (bijlage bij het MER). Zoals gebruikelijk bij dergelijke onderzoeken, is hierbij gebruik gemaakt van een verkeerssimulatiemodel om de verschillende verkeerssituaties in beeld te brengen. In het verkeersonderzoek is een Referentiesituatie 2030 (huidige situatie + autonome ontwikkeling) vergeleken met de Plansituatie 2030 (toekomstige situatie met bedrijventerrein Heesch West + autonome ontwikkeling). Op die manier wordt de impact van de komst van het regionale bedrijventerrein inzichtelijk gemaakt. De autonome ontwikkeling betreft in het geval van Heesch West de ontwikkelingen die onafhankelijk van de uitvoering van het bestemmingsplan Heesch West plaats zullen vinden en waarover reeds een definitief besluit is genomen.*

*Van de door u genoemde ontwikkelingen in de inleiding bij deze schriftelijke vragen, zijn de onderstaande wel meegenomen in het verkeersonderzoek, aangezien hierover reeds een definitief besluit was genomen ten tijde van het vaststellen van de uitgangspunten van het verkeersonderzoek:*

- Woningbouw De Erven, Heesch
- Woningbouw Oss-West, Oss

*Van de door u genoemde ontwikkelingen in de inleiding bij deze schriftelijke vragen, zijn de onderstaande niet meegenomen in het verkeersonderzoek, aangezien hierover nog geen definitief besluit was genomen ten tijde van het vaststellen van de uitgangspunten van het verkeersonderzoek:*

- Oostelijke landweg als ontsluiting van de Groote Wielen; hierover is op dit moment ook nog geen besluit genomen. Hiervoor wordt momenteel een tracéstudie uitgevoerd door de gemeente 's-Hertogenbosch.



*De resultaten uit het verkeersonderzoek laten zien dat er zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie (voorkeursalternatief inclusief mitigerende maatregelen) zich geen noemenswaardige verkeersproblemen voordoen.*

2. In de MER wordt de directe aansluiting op de A59 niet meer beschreven als optie vanwege een afwijzing door Rijkswaterstaat in 2013. Waarom wordt deze optie niet heroverwogen mede vanwege de toename van het verkeer op de A59? Wilt u opnieuw hierover in gesprek gaan met Rijkswaterstaat?

*Uit eerdere gesprekken met Rijkswaterstaat is gezamenlijk geconcludeerd dat een directe aansluiting van Heesch West op de A59 niet haalbaar is. Dit is ook bevestigd met een besluit door de Minister van Verkeer & Waterstaat. We zien dan ook geen reden om hierover weer in gesprek te gaan met Rijkswaterstaat, aangezien de plannen voor Heesch West en de beleidsuitgangspunten van Rijkswaterstaat (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) niet wezenlijk gewijzigd zijn.*

*In de MER is een directe aansluiting op de A59 derhalve niet beoordeeld. Wel zijn alternatieven inclusief een extra aansluiting op de A59, aangedragen door de werkgroep burens van Heesch West, kwalitatief beoordeeld. Bij deze beoordeling is ook Rijkswaterstaat expliciet betrokken. De alternatieven en beoordeling zijn ook beschreven in de MER. Bij de inspraakreacties op het MER is ook een nieuw alternatief aangedragen met een extra directe aansluiting op de A59. Dit alternatief zal in overleg met de initiatiefnemers op vergelijkbare wijze zorgvuldig beoordeeld worden. Indien uit deze beoordeling blijkt dat dit resulteert in concrete maatregelen, geeft dat aanleiding om weer met Rijkswaterstaat in gesprek te gaan.*

3. Hoe wilt u de bewoners tegemoet komen in hun geuite zorgen over luchtkwaliteit, sluisverkeer, verkeersonveiligheid en geluidsoverlast?

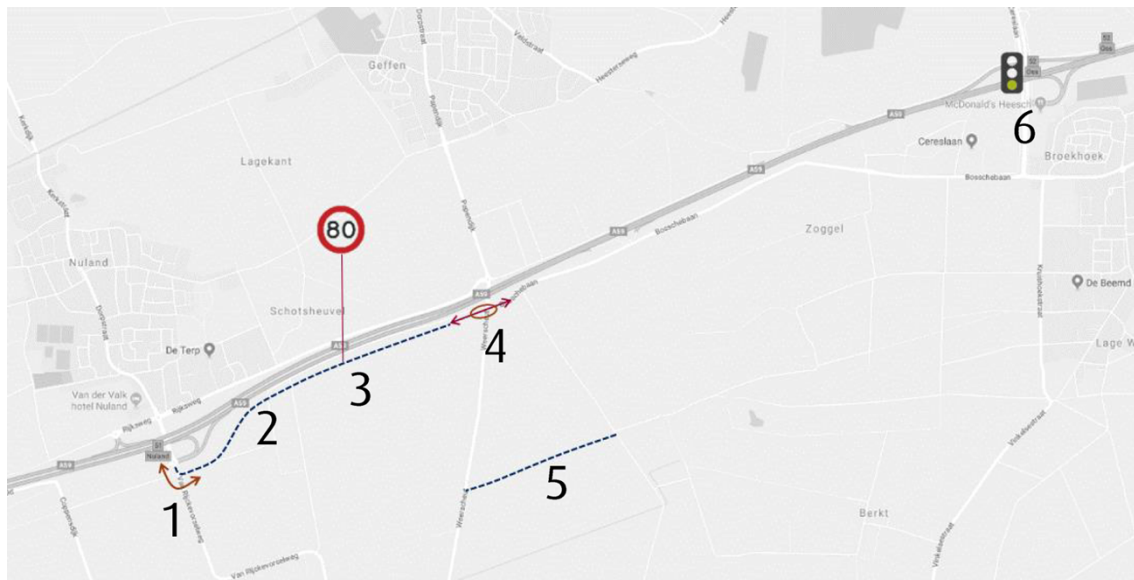
*Er was de mogelijkheid om eventuele zorgen of reacties ten aanzien van de gepresenteerde plannen voor Heesch West kenbaar te maken middels een inspraakronde. De inspraakronde liep van 11 juni t/m 12 augustus 2019. Van deze mogelijkheid is veelvuldig gebruik van gemaakt. De inspraakreacties, met daarin de genoemde zorgen, worden door de betrokken gemeenten Bernheze, Oss en 's-Hertogenbosch zorgvuldig betrokken in de verdere planontwikkeling. Voornoemde aanpak is integraal onderdeel van de lopende planuitwerking en wordt nader verantwoord bij het Ontwerp Bestemmingsplan en de daaraan verbonden aanvulling MER.*

*Het MER Heesch West is ook voorgelegd aan de commissie m.e.r., een onafhankelijk adviesorgaan over de inhoud van milieueffectrapporten. De commissie m.e.r. heeft ten aanzien van het verkeersonderzoek de volgende alinea opgenomen in haar toetsingsadvies: "Het MER geeft veel informatie over de milieueffecten van het plan en de maatregelen die genomen kunnen worden om negatieve effecten te beperken. Zo is grondig onderzoek uitgevoerd naar de effecten op het verkeer, waardoor niet alleen negatieve effecten maar ook positieve effecten van het voornemen duidelijk worden."*

*In het huidige verkeerskundige ontwerp zijn reeds keuzes gemaakt ten bate van de verkeersveiligheid. Langs de Bosschebaan zijn onder meer vrijliggende fietspaden geprojecteerd. Daarnaast wordt het bedrijventerrein voor autoverkeer alleen toegankelijk vanaf de noordzijde (Bosschebaan). Dit om te voorkomen dat bestaand landbouwverkeer mengt met het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein.*

Verder zijn een aantal mitigerende maatregelen in het plan opgenomen om de gewenste ontsluitingsroute voor (vracht)verkeer aantrekkelijker te maken en zo sluipverkeer op alternatieve routes te voorkomen (zie figuur 1). Dit betreft:

1. Het kruispunt Van Rijckevorselweg - Rekken (aansluiting 51 Nuland) vormgeven als voorrangskruispunt;
2. Verplaatsen rijbaan (Rekken) waardoor een vloeiende S-bocht ontstaat in plaats van de hoekige vormgeving in de huidige situatie;
3. Maximumsnelheid Rekken verhogen van 60 naar 80 km/h;
4. Voorrangsp plein Rekken - Weerscheut met voorrang doorgaande richting Rekken – Bosschebaan;
5. Realiseren van een verbinding voor autoverkeer nabij de Ruitersdam ter vervanging van de route over de Koksteeg die wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer;
6. Verbeteren doorstroming VRI Cereslaan - aansluiting 52 Oss door middel van uitbreiding opstelvakken en optimaliseren verkeersregelprogramma.



Figuur 1: Maatregelpakket mitigerende maatregelen