

Memo aan de raad inzake het besluit van Gedeputeerde Staten over N279 Veghel-Asten.

Op 11 juli jl. heeft het college van Gedeputeerde Staten een standpunt ingenomen over het voorkeursalternatief voor de provinciale weg N279 Veghel-Asten. Als college van burgemeester en wethouders zijn we tevreden met dit besluit. Dit met name op basis van het gegeven dat de voorwaarden die we namens uw raad hebben ingebracht in het standpunt van de provincie zijn meegenomen.

Toekomstbestendige aanpak.

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met het tracé dat in meerderheid door de regiopartners was geadviseerd: een toekomstbestendige aanpak waarbij de aansluitingen en kruisingen ongelijkvloers worden gemaakt en de N279 vooralsnog grotendeels 2x1-baans blijft. De weg wordt echter zo aangepakt dat met een kleine investering toch een 2x2 aangelegd kan worden als dat in de toekomst nodig mocht zijn. In Helmond wordt de N279 (de Wolfsputterbaan) om de wijk Dierdonk gelegd en bij Veghel wordt het huidige tracé uitgebreid naar 2x2 rijstroken met gelijkvloerse aansluitingen tot aan de Taylorbrug. Daarnaast investeert de provincie, bovenop de uitbreiding van de weg zelf, bijna €20 miljoen extra in de toepassing van smart mobility, een goede inpassing van de weg in de omgeving en bovenwettelijke innovatieve geluidsmaatregelen.

Wat betekent dit voor Laarbeek?

Hierbij zoomen we wat dieper in op wat het besluit van Gedeputeerde Staten voor Laarbeek betekent. Met inachtneming van enkele voorwaarden heeft u eerder ingestemd met het voorkeursalternatief dat aan Gedeputeerde Staten is voorgelegd. In deze voorwaarden hebt u aandacht gevraagd voor een goede inpassing van de weg en specifiek voor de omleiding bij Dierdonk, de doorstroming op de N272/N615 en vooral de wijze waarop de aansluiting via de rotonde Gemertseweg ongelijkvloers gemaakt gaat worden en een oplossing voor de verkeersproblematiek bij de Beekse Brug. Dit in het belang van de regionale bereikbaarheid, maar vooral ook voor de leefbaarheid voor onze Laarbeekse inwoners. Onderstaand wordt per onderwerp aangegeven wat hierover is besloten.

Gebiedsontwikkelingsplan tracé en specifiek voor de omleiding bij Dierdonk.

De inpassing van het hele tracé wordt op initiatief en onder leiding van de provincie in nauwe samenwerking met de projectpartners, maatschappelijke partijen en grondeigenaren/inwoners opgesteld. Het nog op te stellen landschappelijk inpassingsplan beperkt zich daarbij tot de locaties waar ingrepen plaatsvinden, waarvoor in Laarbeek de nadruk ligt op de omleiding Dierdonk.

Bovenop de wettelijk verplichte maatregelen om overlast tegen te gaan, investeert de provincie bijna €20 miljoen extra in de toepassing van smart mobility, een goede inpassing van de weg in de omgeving en bovenwettelijke innovatieve geluidsmaatregelen. Die geluidsmaatregelen worden samen met omwonenden bedacht. De betrokken gemeenten moeten daarnaast voor wat betreft hun eigen grondgebied ook een financiële bijdrage leveren aan maatregelen om de weg goed in te passen (cofinanciering). Voor deze extra geluidsmaatregelen heeft de provincie €4,5 miljoen beschikbaar gesteld. Dit bedrag is beschikbaar als cofinanciering, waarbij van gemeenten een eigen bijdrage van 50% wordt gevraagd.

Een goede oplossing voor de doorstroming op de Gemertseweg en vooral de wijze waarop de aansluiting via de rotonde Gemertseweg ongelijkvloers wordt gemaakt.

De aansluiting bij de rotonde Gemertseweg wordt ongelijkvloers. Daarbij komt de N279 op maaiveldniveau te liggen en kruist de N272/N615 er overheen. Het viaduct bij de Gemertseweg wordt robuust en toekomstbestendig uitgevoerd met 2x2 rijstroken. Voor het fietsverkeer komen er vier tunneltjes onder de N279 door (in tegenstelling tot de eerdere plannen om dit verkeer over de N279 te laten kruisen). Deze fietstunnels zijn veiliger voor fiets- c.q. langzaam verkeer, omdat ze op deze wijze zowel de N272/N615 als de N279 conflictvrij kunnen passeren.

Een goede oplossing voor de problematiek bij de Beekse brug.

Door de aanpassing van de N279 bestaat de verwachting dat de bestaande verkeersproblemen bij de Beekse Brug alleen maar groter worden. Wij vinden dat dit een gezamenlijk probleem is van de provincie en de gemeente(n), waarbij de oplossing voor de Beekse Brug niet los gezien mag worden van de aanpak van de N279.

Besloten is de problematiek van de Beekse Brug onderdeel te laten zijn van een regionale studie. Deze studie naar de corridor Kennedylaan, A270 en N615 is onderdeel van het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant. Daarbij heeft de provincie toegezegd 50% van de studiekosten te dragen, tot een maximum van € 50.000. In deze studie heeft de problematiek rondom de Beekse Brug prioriteit. De studie moet inzicht geven in mogelijke oplossingen, op basis van de uitgangspunten van de Bereikbaarheidsagenda. Met de voorbereidingen is al gestart. Dit najaar moet het projectplan klaar zijn, inclusief de financiering. Tot maart 2018 wordt gewerkt aan een toetsingskader en worden knelpunten en kansen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid inzichtelijk gemaakt. Mogelijk kunnen bepaalde deelprojecten al in de periode maart -december 2018 worden uitgewerkt en gerealiseerd. Dit betekent dat een oplossing voor de Beekse brug al eerder nader uitgewerkt kan gaan worden. We gaan ons volop inzetten voor de uitdaging om deze oplossing zo snel mogelijk te bereiken. In dit licht is al door de provincie toegezegd dat er waar mogelijk bij de uitvoering van het groot onderhoud van de N615 rekening wordt gehouden met mogelijke oplossingen voor de problematiek bij de Beekse brug.

Andere maatregelen die van belang zijn voor Laarbeek

- Aansluiting rotonde Boerdonk: In overeenstemming met de wens van diverse omwonenden blijft de N279 op maaiveldniveau liggen en gaat de Middenweg/Boscheweg onder de N279 door.
- Toepassing geluidsreducerend asfalt: Bij het ongelijkvloers maken van de aansluitingen rotonde Boerdonk en rotonde Gemertseweg wordt geluidsreducerend asfalt toegepast.
- Smart mobility: De mogelijkheden van smart mobility op de N279 worden met pilots en experimenten verkend. Als deze pilots succesvol blijken, moet de N279 snel geschikt gemaakt kunnen worden voor deze toepassingen. Het ontwikkelen van een maatregelenpakket voor smart mobility gebeurt in nauwe samenwerking met het programma SmartwayZ.NL en de projectpartners. Voor het toepassen van smart mobility is een bedrag van € 5,9 miljoen beschikbaar gesteld. Onder smart mobility vallen bijvoorbeeld de zelfrijdende auto, truck platooning (met meerdere vrachtauto's in een treintje rijden), het uitwisselen van gegevens tussen auto's waardoor een beeld ontstaat

waar wel en geen files zullen ontstaan, innovatieve wegmarkering (LED, druppelmarkering) en LED-verlichting in de vangrail.

Vervolgproces.

Met dit besluit van Gedeputeerde Staten is het voorkeursalternatief definitief. Dit voorkeursalternatief wordt nu verder uitgewerkt in een (of meerdere) Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Na de tervisielegging van het ontwerp-PIP en de mogelijkheid om hier zienswijzen tegen in te dienen, leggen Gedeputeerde Staten naar verwachting in 2018 het PIP (of PIP's) ter vaststelling voor aan Provinciale Staten. Na de vaststelling kan vervolgens nog beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De uitvoering van de plannen voor de N279 staan gepland voor 2020.