

Raadsvergadering d.d. 1 juni 2017

Agendapuntnr.: 17

Aan de raad,

Onderwerp

Innemen van een standpunt ten aanzien van het voorlopig voorkeursalternatief N279 Veghel-Asten.

Beslispunten

Instemmen met het voorlopig voorkeursalternatief N279 Veghel-Asten, bestaande uit het optimaliseren van het bestaande tracé van de N279 inclusief de omleiding bij Helmond, mits hierbij voldaan wordt aan de voorwaarden dat:

1. Een gebiedsontwikkelingsplan deel uit maakt van het totale tracé van de N279 Veghel-Asten en specifiek de omleiding Dierdonk;
2. In afwachting van een nadere financiële onderbouwing van de oplossing voor de rotonde Gemertseweg, wordt vastgehouden aan de variant waarbij de N279 de hoogte ingaat en de Gemertseweg inclusief de rotonde, die alsdan omgebouwd moet worden tot turborotonde, op maaiveldniveau blijft liggen, conform de uitgangspunten van de Stuurgroep;
3. In overleg met de provincie gekomen wordt tot een oplossing van de verkeersproblematiek bij de Beekse brug.

Samenvatting

De N279 is een regionale weg die de woon-, werk- en overige gebieden langs de weg met elkaar verbindt en een ontsluiting vormt naar aanliggende gebieden en het landelijk hoofdwegennet. Binnen de regio maakt de weg deel uit van de robuuste randen voor de regio, samen met delen van de A67 en de A2. Uitgangspunt is dat deze randen veel regionaal verkeer verwerken waarmee voorkomen wordt dat er binnen de regio (sluip)routes ontstaan en bestaan op wegen die daarvoor niet geschikt zijn en leiden tot overlast op de leefomgeving. Daartoe dienen de randen vlot en veilig door te stromen.

Binnen het oostelijk deel van de stadsregio is de N279 de enige geschikte noord-zuid route voor de Peelgemeenten (en Meierijstad c.q. Veghel). De afgelopen maanden is gewerkt aan de totstandkoming van het M.E.R. N279 Veghel-Asten. Als bijlage zijn de factsheets van de diverse alternatieven toegevoegd aan dit raadsvoorstel. Op 20 april jl. heeft de stuurgroep N279 een standpunt ingenomen ten aanzien van het voorlopig voorkeursalternatief. De keuze is daarbij bepaald op alternatief 3, bestaande uit het optimaliseren van het bestaande tracé van de N279, exclusief de omleidingen bij Veghel en inclusief de omleiding bij Helmond.

Aanleiding

Met het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland is in 2015 een begin gemaakt met het programma Smart WayZ.nl. SmartWayZ .nl is een omvangrijk, meerjarig programma om de bereikbaarheid van Zuid Nederland te verbeteren. Het is een samenwerking tussen het Rijk, de provincies Noord-Brabant en Limburg, de Metropoolregio Eindhoven, een groot aantal gemeenten en het bedrijfsleven. Smart WayZ.nl bestaat uit 8 deelopgaven (programma) die een onderlinge samenhang hebben, maar grotendeels hun eigen proces en planning kennen. De N279 Veghel-Asten is één van deze deelopgaven, waarbij er een sterke samenhang is met de regionale Bereikbaarheidsagenda en Smart Mobility.

Op 11 juli 2016 is met de ondertekening van de "intentieovereenkomst ter verbetering van de doorstroming van de N279-Zuid" een begin gemaakt met de onderzoeken ter verbetering van de doorstroming en veiligheid van het gedeelte van de N279 tussen Veghel (A50) en Asten (A67). Vanuit de intentieovereenkomst werken de Provincie, de betrokken gemeenten, het Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat in de Stuurgroep N279 (SG N279) samen aan de uitwerking van dit project.

Uitgangspunt daarbij is dat de N279 een weg met 2x1 rijstroken blijft waarbij alle kruispunten en rotondes ongelijkvloers worden gemaakt en mogelijke omleidingen bij Veghel en Helmond worden onderzocht. Nieuw aan te leggen ongelijkvloerse kruisingen worden zodanig uitgevoerd dat de weg op termijn kan worden uitgebouwd naar 2x2 rijstroken, indien de autonome groei van het verkeer daartoe noodzaakt. Daarnaast wordt gekeken naar de toepassingsmogelijkheden om Smart Mobility en is er specifiek aandacht voor de leefomgeving.

Bij de keuze van een definitief tracé en de vormgeving van de ongelijkvloerse aansluitingen wordt een m.e.r.-procedure gevolgd, die uiteindelijk moet leiden tot de totstandkoming van een milieueffectrapportage. Als onderdeel van de m.e.r.-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Samen met de kosten en het doelbereik, zijnde het verbeteren van de doorstroming en het vergroten van de verkeersveiligheid, moet dit leiden tot de keuze van het definitief tracé.

Beoogd effect en/of resultaat

Een betere doorstroming van het verkeer en het vergroten van de verkeersveiligheid op de N279 Veghel-Asten.

Argumenten

Inleiding.

Als voorbereiding op het uiteindelijk te kiezen voorkeursalternatief voor de N279 Veghel-Asten, welk voorkeursalternatief vervolgens in procedure gebracht gaat worden middels een of meerdere provinciale inpassingsplannen (PIP's) en/of bestemmingsplannen, zijn er vier alternatieven onderzocht die opgebouwd zijn uit combinaties van mogelijke tracéalternatieven op deelgebied niveau. Kort samengevat gaat het daarbij om de volgende alternatieven:

1. optimalisatie van het bestaande tracé van de N279, o.a. bestaande uit het ongelijkvloerse maken van bestaande gelijkvloerse aansluitingen en gelijkvloerse oversteken;

2. optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 gecombineerd met een omleiding bij Veghel;
3. optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 gecombineerd met een omleiding bij Dierdonk in Helmond;
4. optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 gecombineerd met omleidingen bij Veghel en Helmond.

Voor een gedetailleerde beschrijving van deze vier alternatieven wordt u kortheidshalve verwezen naar de factsheets.

Naast een nadere toelichting op deze vier alternatieven gebaseerd op de verkeerseffecten, de milieueffecten en de kosten, wordt onderstaand per deelgebied ingezoomd op de verschillende varianten en de keuzen die daar gemaakt moeten gaan worden. Dit inzoomen wordt beperkt tot de deelgebieden 3 en 4 omdat deze vooral van belang zijn voor het grondgebied van de gemeente Laarbeek. In deelgebied 3 zijn mogelijke oplossingen opgenomen voor het ongelijkvloers maken van de rotondes Boerdonk en Gemertseweg, terwijl deelgebied 4 betrekking heeft op enerzijds optimalisatie van het bestaande tracé door Helmond en anderzijds het realiseren van een omleiding om Dierdonk.

Beoordeling van de alternatieven als geheel.

Voor wat betreft de verkeerseffecten bestaande uit de verkeersdruk op de N279 en direct aansluitende wegen, de bereikbaarheid van o.a. stads- en dorpskernen, de robuustheid en toekomstbestendigheid van de N279 en de verkeersveiligheid, voldoen alle alternatieven aan de doelstelling. Dit laatste laat onverlet dat de alternatieven 1 en 3 zonder omleiding bij Veghel beter scoren dan de alternatieven met deze omleiding.

Uit de vergelijking op basis van de milieueffecten blijkt hoe groter het ruimtebeslag van het alternatief, hoe groter de effecten op bodem, water, natuur en landschap, cultuurhistorie, archeologie en landbouw zijn. Vanuit deze aspecten en ruimtelijke kwaliteit bezien, scoort alternatief 1 beter dan de andere alternatieven. De aspecten luchtkwaliteit, gezondheid en licht zijn echter niet onderscheidend voor de alternatieven.

Voor wat betreft de oplossing rond Veghel, moet worden vastgesteld dat optimalisatie van het bestaande tracé op alle fronten beter scoort dan de omleiding Zijtaart. Naast de verkeers- en milieueffecten geldt dit ook voor de kosten. Daarnaast trekt de omleiding weinig verkeer aan, zijn de bewoners van Zijtaart gekant tegen deze oplossing en zit Rijkswaterstaat niet te springen om een extra aansluiting op de A50. In de vergadering van 20 april jl. heeft de stuurgroep in het kader van de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief gekozen voor alternatief 3 inclusief de omleiding bij Helmond.

Deelgebied 3, Boerdonk-Beek en Donk.

In het deelgebied Boerdonk-Beek en Donk worden vier mogelijke varianten beoordeeld, waarvan twee voor elke rotonde. Bij de rotonde Boerdonk gaat het daarbij om een maaiveldligging van de N279 die op hoogte gepasseerd wordt door de Middenweg/Bosscheweg en een maaiveldligging van de N279 waarbij de Middenweg/Bosscheweg verdiept wordt aangelegd. Bij

de rotonde Gemertseweg gaat het daarbij om een maaiveldligging van de N279, die op hoogte gepasseerd wordt door de Gemertseweg met omgeklapte, meer efficiënte aansluiting voor het verkeer richting Helmond. Bij de tweede variant gaat de N279 over de Gemertseweg heen en wordt de bestaande rotonde, die alsdan uitgebouwd moet worden tot een 'echte' turborotonde, inclusief de onderdoorgang voor fietsers gehandhaafd.

Rotonde Boerdonk.

Het meest opvallende bij het ongelijkvloers maken van de rotonde Boerdonk is dat in beide varianten 6 woningen moeten worden afgebroken. Het gaat daarbij om 4 woningen op Laarbeeks grondgebied. Om te kunnen voldoen aan de bepalingen van de Wet Geluidhinder wordt uitgegaan van de toepassing van stil wegdek over een lengte van ruim 3 kilometer en de aanleg van geluidschermen (175 meter met een hoogte variërend van 1 tot 2 meter en 95 meter met een hoogte variërend van 3 tot 4 meter).

Omdat de kosten van beide oplossingen voor het ongelijkvloers maken van de rotonde Boerdonk gelijk zijn en de verkeerseffecten niet onderscheidend, moet het verschil dus gemaakt worden door de milieueffecten. Uit het overzicht van de milieueffecten blijken de verschillen echter miniem te zijn. Zo scoort de realisering van een verdiepte ligging slechter op het aspect sociale veiligheid vanwege de aanleg van een fietserstunnel en beïnvloeding van de grondwaterstand, de grondwaterstroming en het oppervlaktewaterstelsel, terwijl de aanleg van een viaduct slechter scoort op het aspect landschapsstructuur. Omdat ter plaatse al jaren een fietserstunnel aanwezig is behoeft het aspect sociale veiligheid niet onderscheidend te zijn.

In de vergadering van 20 april jl. heeft de stuurgroep in het kader van de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief voor de rotonde Boerdonk gekozen voor een maaiveldligging van de N279 waarbij de Middenweg/Bosscheweg verdiept wordt aangelegd. Met deze keuze van de stuurgroep kunnen wij instemmen omdat deze eveneens tegemoet komt aan de wens van de omwonenden om de Middenweg/Bosscheweg verdiept aan te leggen.

Rotonde Gemertseweg.

Het meest opvallende bij het ongelijkvloers maken van de rotonde Gemertseweg is het verschil in kosten tussen beide varianten. Zo bedragen de kosten voor de variant waarbij de N279 op maaiveldniveau blijft liggen € 20 miljoen en de kosten van de variant waarbij de N279 over de Gemertseweg kruist met behoud van de rotonde bijna € 32 miljoen.

De verkeerseffecten zijn in deze niet onderscheidend, hetwelk niet gezegd kan worden van de milieueffecten. De variant waarbij de N279 op maaiveldniveau blijft liggen scoort slechter op de aspecten landschap (landschapsstructuur en landschapselementen), cultuurhistorie (historische geografie), geluid (aantal ernstig geluidgehinderden en verschuiving in blootstelling) en gedwongen vertrek (amoveren van een woning). Deze variant scoort echter beter op de aspecten ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde vanaf de N279), externe veiligheid (groepsrisico) en sociale veiligheid (geen fietserstunnel meer). Om te kunnen voldoen aan de bepalingen van de Wet Geluidhinder wordt ook hier uitgegaan van de toepassing van stil wegdek over een lengte van bijna 2,5 kilometer.

In de vergadering van de stuurgroep van 20 april jl. is door de portefeuillehouder aangegeven dat bij de kostenramingen geen rekening is gehouden met de uitgangspunten uit de Bereikbaarheidsagenda. Om die reden is door de portefeuillehouders aangegeven dat beide oplossingen nader onderzocht zullen moeten worden inclusief de hierbij behorende berekening van de kosten.

In het kader van de keuze van het voorlopig voorkeursalternatief heeft de stuurgroep in de vergadering van 20 april jl., voor de rotonde Gemertseweg gekozen voor de maaiveldligging van de N279, die op hoogte gepasseerd wordt door de Gemertseweg met omgeklapte (verbeterde, meer efficiënte)aansluiting voor het verkeer richting Helmond.

De vraag is echter in hoeverre de variant waarbij de N279 op maaiveldniveau blijft liggen voldoet aan de uitgangspunten zoals deze geformuleerd zijn in het Bereikbaarheidsakkoord. Het betreft hier specifiek de voorstellen zoals deze worden gedaan ten aanzien van het openbaar vervoer (bijv. een aparte busbaan), extra ruimte op de weg omdat de N615 een doorstroom-as is en de aanleg van een snelfietsverbinding tussen Gemert en Eindhoven. Met name dit aanvullend pakket gaat kostenverhogend werken voor de aanleg van deze variant, waardoor het verschil in kosten kleiner gaat worden. Gelet op dit gegeven verdient het aanbeveling om een en ander qua kosten inzichtelijk te maken en hebben wij besloten vast te houden aan de variant waarbij de N279 de hoogte ingaat en de Gemertseweg inclusief de rotonde, die alsdan omgebouwd moet worden tot turborotonde, op maaiveldniveau blijft liggen.

Deelgebied 4, Aarle-Rixtel-Helmond.

In dit deelgebied worden de alternatieven optimalisatie van het bestaande tracé met enkele varianten (4A) en de omleiding Dierdonk met een variant (4B) met elkaar vergeleken. De optimalisatie gaat daarbij uit van het realiseren van parallelstructuren ten behoeve van de aansluiting van Helmond Noord en de wijk Dierdonk op de N279 en de aansluiting van de N607 (Bakel-Helmond vice versa) waarbij deze over de N279 kruist. De varianten hierop betreffen een halve aansluiting tussen de Venuslaan en de N279 voor het verkeer van en naar het noorden en de aansluiting van de N607 waarbij deze op maaiveldniveau blijft liggen en de N279 de hoogte in gaat. Bij de omleiding wordt uitgegaan van de ligging van de N279 op maaiveldniveau met uitzondering van de variant waarbij de N607 op maaiveldniveau blijft liggen en de N279 de hoogte in gaat.

Omdat de verschillende varianten geen invloed hebben op de verkeersafwikkeling en het grondgebied van Laarbeek, wordt onderstaand volstaan met een vergelijking tussen beide alternatieven. Uit de verkeerseffecten blijkt dat de omleiding beter scoort dan optimalisatie van het bestaande tracé. Hoewel dit mede in relatie tot de toekomstbestendigheid van de N279 (ombouw op termijn mogelijk naar 2x2 rijbanen) een belangrijk aspect is, scoort de omleiding voor wat betreft de milieuaspecten aanmerkelijk slechter dan de optimalisatie. Dit geldt voor de aspecten bodem, oppervlaktewater (m.n. het waterbergingsgebied Bakelse Beemden), natuur (verstoring in hectaren), landschap (landschapsstructuur en -elementen), cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit (m.u.v. belevingswaarde vanaf de N279), recreatie (o.a. doorsnijding van

recreatieve routes, voorzieningen en gebieden) en landbouw (o.a. ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond en doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen en -bedrijven).

Ofschoon de aspecten archeologie en sociale en ruimtelijke aspecten een wisselend beeld te zien geven tussen beide alternatieven, scoort de omleiding duidelijk beter op het aspect geluid. Dit laatste heeft alles te maken met de afname van het verkeer op de huidige N279 in combinatie met de afname van het geluid voor de bewoners van de woningen die in de directe nabijheid van de Wolfsputterbaan (bestaande N279) zijn gelegen. De bewoners van de woningen die aan de buitenrand van de wijk Dierdonk wonen zullen daarentegen meer overlast gaan ervaren op het moment dat gekozen wordt voor de omleiding. Dit laatste, waar in de geluidberekeningen al rekening mee is gehouden, heeft desondanks een positief effect omdat het aantal geluidgehinderden afneemt.

De kosten van de omleiding zijn aanmerkelijk hoger dan de kosten van de optimalisatie. Uit het kosten overzicht blijkt dat de duurste oplossing voor de omleiding € 84,5 miljoen bedraagt, terwijl de maximale kosten van de optimalisatie berekend zijn op bijna € 29 miljoen.

Voor wat betreft de uiteindelijke keuze is vooral het standpunt van de gemeente Helmond van belang. Ter zake is in het Bidbook vastgelegd dat 'de keuze voor het tracé van de passage Dierdonk dat past bij de toekomst van de regio primair aan Helmond is'. Daarnaast is het standpunt dat u als raad al eerder hebt ingenomen eveneens van belang. In een eerder stadium heeft u namelijk een voorkeur uitgesproken voor een optimalisatie van het bestaande tracé en als second best de keuze voor de omleiding.

In het kader van de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief heeft de stuurgroep in de vergadering van 20 april jl. gekozen voor de omleiding Dierdonk. Burgemeester en wethouders van Helmond hebben eveneens ingestemd met deze omleiding. De belangrijkste reden hiervoor is dat het college van Helmond kiest voor de leefbaarheid in Helmond ('met zo'n 10.000 inwoners langs het tracé'), in de wetenschap dat de overlast voor de bewoners die woonachtig zijn in het noordelijk deel van de wijk Dierdonk toeneemt. Indachtig dit gegeven is het van belang dat er maximaal ingezet wordt op mitigerende en compenserende maatregelen om de overlast en aantasting van het woon- en leefklimaat te voorkomen.

Mocht uiteindelijk toch gekozen worden voor realisering van de omleiding, dan is het zonder meer van belang om in te zetten op een gebiedsontwikkeling waarbij de drie gemeenten, Gemert-Bakel, Helmond en Laarbeek, worden betrokken en samenwerken. Deze gebiedsontwikkeling moet naast inzicht in de inpassing en aankleding van de weg in het gebied (kwaliteitsverbetering conform de inhoud van de Verordening ruimte), inzicht geven in de verdere inrichting en ontwikkeling van het gebied. Dit vanwege het feit dat het gebied een multifunctioneel karakter heeft. Naast wonen, landbouw, natuur en landschap en waterberging, gaat het daarbij om ontwikkelingen in het kader van toerisme en recreatie. Naast kleinschalige activiteiten op dit vlak gaat het daarbij om de ontwikkeling van de recreatieve poort bij de Aarlese visvijver. Met andere woorden de totstandkoming van deze gebiedsontwikkeling moet

als harde randvoorwaarde worden meegenomen bij een uiteindelijke keuze voor het realiseren van de omleiding Dierdonk.

Met de keuze voor de omleiding Dierdonk kunnen wij dan ook alleen instemmen mits een gebiedsontwikkelingsplan deel uit maakt van het totale tracé van de N279 Veghel-Asten en specifiek de omleiding Dierdonk.

Beekse Brug.

Ondanks het feit dat de problematiek van de Beekse Brug deel uitmaakt van het Bereikbaarheidsakkoord en niet van het robuust en toekomstbestendig maken van de N279, gaan de ontwikkelingen rond de N279 hun invloed hebben op deze problematiek in die zin dat het bestaande probleem alleen maar vergroot gaat worden. Met andere woorden beide zaken kunnen niet los van elkaar worden gezien. Omdat het hier derhalve een gezamenlijk probleem betreft en de N615, waar de Beekse Brug deel van uitmaakt, een provinciale weg is, mag de oplossing voor de Beekse Brug niet los gezien worden van de aanpak van de N279. In die zin is het van belang dat de provincie deze problematiek erkent en zich primair verantwoordelijk gaat voelen voor het oplossen van dit probleem. In het kader van de keuze van het voorkeursalternatief hebben wij dan ook besloten dat in overleg met de provincie gekomen wordt tot een oplossing van de verkeersproblematiek bij de Beekse brug.

Behandeling voorlopig voorkeursalternatief in de commissie Ruimtelijk Domein.

Het voorlopig voorkeursalternatief van de N279 is onderwerp van bespreking geweest in de vergadering van de commissie op 17 mei jl. Voorafgaande aan de discussie over de het voorkeursalternatief, is door de provincie een presentatie verzorgd over onder andere het proces. Behandeling in de commissie heeft niet geleid tot een eenduidig advies.

Kanttekeningen o.a. financiële, juridische, communicatieve en veiligheidsaspecten

Op dinsdag 23 mei a.s. vinden in de namiddag en avond twee inloop- en informatiebijeenkomsten plaats waarin een ieder informatie kan vergaren over het voorlopig voorkeursalternatief. Van het houden van deze inloop- en informatiebijeenkomsten is mededeling gedaan in diverse nieuwsbladen waaronder De MooiLaarbeek krant.

Vervolgstappen

Nadat door de betrokken partijen een standpunt is ingenomen over het voorlopig voorkeursalternatief brengt de stuurgroep op 26 juni a.s. een advies uit aan Gedeputeerde Staten over het voorkeursalternatief. In de maand juli stellen Gedeputeerde Staten het voorkeursalternatief vast en wordt het MER verder uitgewerkt. Het MER is in het najaar gereed, terwijl het PIP/bestemmingsplan in het voorjaar van 2018 gereed is en in het najaar van 2018 vastgesteld moet gaan worden.

Bijlagen (meegezonden stuk(ken), ter inzage gelegde stukken)

Factsheets opwaardering N 279 Veghel-Asten.

Voorstel van college van burgemeester en wethouders van Laarbeek d.d. 23 mei 2017:

Instemmen met het voorlopig voorkeursalternatief N279 Veghel-Asten, bestaande uit het optimaliseren van het bestaande tracé van de N279 inclusief de omleiding bij Helmond, mits hierbij voldaan wordt aan de voorwaarden dat:

1. Een gebiedsontwikkelingsplan deel uit maakt van het totale tracé van de N279 Veghel-Asten en specifiek de omleiding Dierdonk;
2. In afwachting van een nadere financiële onderbouwing van de oplossing voor de rotonde Gemertseweg, wordt vastgehouden aan de variant waarbij de N279 de hoogte ingaat en de Gemertseweg inclusief de rotonde, die alsdan omgebouwd moet worden tot turborotonde, op maaiveldniveau blijft liggen, conform de uitgangspunten van de Stuurgroep;
3. In overleg met de provincie gekomen wordt tot een oplossing van de verkeersproblematiek bij de Beekse brug.

het college van burgemeester en wethouders van Laarbeek,

de secretaris,



M.J.M. Meertens

de burgemeester,



F.L.J. van der Meijden