

Laarbeek, 13 juni 2018

Commissie RD 13 juni 2018

Betreft: Agendapunt 5, toelichting PIP N279
Gekozen oplossing voor rotonde N615/N272 – N279

Inspreekreactie door Dorpsraad Beek en Donk en Dorpsplatform Aarle-Rixtel

Betreft: Aanpassingen rotonde tussen Beek en Donk en Gemert

Geachte Voorzitter,
Geachte leden van de commissie,

De dorpsraden van Beek en Donk en Aarle-Rixtel zijn geen voorstander van de gekozen oplossing in het de VKA (VoorKeursAlternatief) voor de rotonde tussen Beek en Donk en Gemert maar opteren voor een turborotonde op maaiveldniveau en de N279 op hoogte er overheen. Dit hebben wij u en de Raad van 1 juni 2017 kenbaar gemaakt met onze inspreekreactie. Wij ondersteunden het voorstel van het college aan de Raad dat voor wat de rotonde betreft luidt als volgt:

Voorstel van college van burgemeester en wethouders van Laarbeek d.d. 1 juni 2017: (betreft rotonde)
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;

In een eerder Memo van 16 mei 2017 aan de Cie RD en de Raad schrijft B&W als volgt:

Het meest opvallend bij het ongelijkvloers maken van de rotonde Gemertseweg is het verschil in kosten tussen beide varianten (variant N279 op maaiveld t.o.v. variant N272-Gemertseweg op maaiveld). De variant die nu is opgenomen in het huidige voorlopig voorkeursalternatief gaat uit van N279 op maaiveldniveau en Gemertseweg die daar overheen kruist. Het is de vraag in hoeverre deze variant voldoet aan de uitgangspunten van het Bereikbaarheidsakkoord: er is geen rekening gehouden met de gewenste doortrekking van de HOV-lijn/openbaar vervoer (bijv. een aparte busbaan), extra ruimte op de weg omdat de N615 een doorstroom-as is en de gewenste snelfietsverbinding tussen Gemert en Eindhoven. Als deze ontwikkelingen wel worden meegenomen, is het aannemelijk dat het kostenverschil tussen de twee varianten veel kleiner wordt. **Gelet op dit gegeven moeten de kosten inzichtelijk gemaakt worden en houdt het college vast aan de variant waarbij de N279 de hoogte in gaat en de Gemertseweg inclusief de rotonde, die alsdan omgebouwd moet worden tot turborotonde, op maaiveldniveau blijft liggen.**

Op 11 juli 2017 neemt GS een beslissing en houdt vast aan de Haarlemmermeeroplossing. Het Raadsbesluit van 1 juni 2017 wordt genegeerd.

Het College van Laarbeek zegt aan het begin van de memo aan uw commissie het volgende:

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.**

Hoezo tevreden? Wij vragen ons af wat er zo plotseling veranderd is? Een raadsbesluit dat heel duidelijk is over een turborotonde en dan tevreden zijn met een besluit dat niet strookt met het raadsbesluit?

In de vergadering van uw Cie RD van 12 juli 2017 geeft de wethouder een uiteenzetting over dit besluit als volgt:

Wethouder Van Zeeland zet kort uiteen wat er is gedaan met de voorwaarden van de raad bij de nemen van het besluit voor het voorkeursalternatief. De inbreng van Laarbeek is gehoord en heeft zijn vertaling gekregen in de plannen. Het college is dan ook tevreden met de resultaten van het besluit van Gedeputeerde Staten.

Deze toch wel opvallend meegaande houding van de wethouder roept bij ons vragen op.

- In het plan van de provincie is de vertaling van de genomen besluiten in de raad van Laarbeek niet terug te zien evenals de inbreng op het plan door de dorpsraden!
- Hoe serieus worden de dorpsraden genomen omdat hun voorstel en in lijn daarvan het raadsbesluit nu wordt overschreven door een ander plan waar het college zelfs genoegzaam mee instemt?
- Hoe kan het zijn dat een wethouder in de stuurgroep akkoord gaat met een plan anders dan zijn eigen advies en genomen besluit in de raad? Gehoord worden betekent in deze: 'we schuiven het van tafel en doen er niks mee'
- Hoe kan het zijn dat het college tevreden is met het besluit van GS terwijl het plan niet overeen komt met besluit van de raad. Spelen er andere zaken waardoor zij akkoord gaan met de plannen van GS.?

In daaropvolgende vergaderingen van Cie RD en de Raad werd hier niet meer op teruggekomen! Politiek gezien moet dit als een enorme nederlaag voelen maar meer nog zijn wij als burgers en gebruikers van de infrastructuur hiervan de dupe.

Met verbazing hebben wij moeten constateren dat zowel de Cie RD als de Raad hun genomen besluiten zonder enige weerstand van tafel hebben laten vegen! Hebben ze niet op zitten letten? Wat is een Raadsbesluit waard als er toch niets mee gedaan wordt!

- Waar zijn de financiële onderbouwingen, waar zijn de kostenvergelijkingen tussen Turborotonde en het VKA voorstel waar worden de kosten inzichtelijk gemaakt?
- De provincie heeft wel het behoud van *huidige* rotonde vergeleken met de Haarlemmermeeroplossing maar nergens is een vergelijk gemaakt met een Turborotonde en daar heeft uw Raad toch om gevraagd!
- Wat heeft het college ondernomen om bij de provincie het Raadsbesluit te verdedigen?

Initiatief van Dorpsraden.

De dorpsraden hebben daarop zelf het initiatief genomen om de plannen voor behoud van een (turbo)rotonde te bespreken met de Projectgroep N279 o.l.v. Marc van den Hoven.

Wij hebben in diverse besprekingen onze wensen en standpunten uiteengezet en telkens kregen we meer informatie en gingen we dieper op de materie in. Uiteindelijk heeft dit er toe geleid dat wij gedurende een bespreking in het provinciehuis, tezamen met twee studenten van de Verkeersacademie uit Breda, tot de eindconclusie kwamen dat een Turbo rotonde weldegelijk een goede en robuuste oplossing is. Dit werd ook bevestigd door de technisch specialist van het Projectteam N279. Maar toch werd ons voorstel niet meegenomen naar de Stuurgroep.

Wij zijn van mening dat een turbo rotonde een uitstekend en robuust alternatief is voor het VKA model. Een turborotonde kan heel robuust worden uitgevoerd, kan voldoende capaciteit verwerken en in geval van calamiteiten hoeven hulpverleners niet belemmerd te worden. De capaciteit van een turbo rotonde is vele malen groter dan noodzakelijk. Zie hiervoor de bijlagen met de verwachte spitsuurintensiteiten en de CROW tabel met de maximale capaciteit voor een turbo rotonde.

Andere argumenten spelen een belangrijke positieve rol bij de beslissing om toch voor een turbo rotonde te kiezen en dat zijn:

- Minder ruimtebeslag.
- Amoveren van gebouwen is niet nodig.
- Voldoende doorstroming ook op langere termijn.
- Kostenbesparend t.o.v. het VKA alternatief, alle bijkomende kosten meegerekend.
- Geen VRI nodig (stoplichten).
- Stroomuitval heeft geen invloed op de doorstroming.
- Geen kruisende wegen zoals op het viaduct bij het VKA alternatief.
- Een turbo rotonde voldoet ruimschoots aan de gestelde robuustheid.
Dit werd door de technisch specialist van de Projectgroep N279 bevestigd.
- Nadeel van de VKA alternatief is dat op hoogte ca 23.000 mvt/etm (N272/N615) passeren en er onderdoor op de N279 op maaiveld slechts 19.800 met alle nadelige gevolgen van dien.
- N279 op hoogte geeft minder geluidsoverlast.

Uw inbreng in deze vergadering vandaag wordt meegenomen in de zienswijze die opgesteld gaat worden waarvan het concept in de vergadering van 4 juli aan u wordt voorgelegd. De Raad beslist dan op 5 juli a.s. over de zienswijze die ingebracht wordt bij de PIP en de MER N279. Uw inbreng is van groot belang.

Op basis van het voorgaande, de inzet en diepgang die de dorpsraden geëtaleerd hebben en de conclusie van de technische leiding van het Projectteam N279 dat de turborotonde weldegelijk een goed en bruikbaar alternatief is, vragen wij u het voorstel van de turborotonde in de zienswijze mee te nemen. Er moet een grondige objectieve studie verricht worden naar de haalbaarheid en het gebruiksgemak van een turbo rotonde. Een objectieve transparante kostenvergelijking zal inzichtelijk gemaakt moeten worden met een garantie voor een vlotte doorstroming van het verkeer. De dorpsraden van Beek en Donk en Aarle-Rixtel rekenen op u.

Hoogachtend,

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel

Stichting Dorpsraad Beek en Donk

Pieter Verschuuren
Voorzitter

Wies Rooijakkers
Voorzitter Verkeerswerkgroep

Bijlagen:

- Verwachte capaciteiten per uur in ochtend- en avondspits
- CROW informatie over capaciteiten van rotondes.