

Laarbeek, 1 juni 2017

Open brief aan Gemeenteraad van Laarbeek

Betreft: Voorlopig Voorkeursalternatief N279 Veghel - Asten

Geachte Raad.

U wordt gevraagd uw mening te geven over het 'Voorlopig Voorkeurs-Alternatief (VKA) N279 Veghel-Asten'

De dorpsraden van Aarle-Rixtel en Beek en Donk zijn direct betrokkenen bij de plannen voor de N279 en hechten er aan u onze visie kenbaar te maken met het verzoek hiermee rekening te houden bij uw besluitvorming teneinde de leefbaarheid van de inwoners van de kernen Aarle-Rixtel en Beek en Donk te respecteren.

Tevens vragen wij u de belangen van alle aanwonenden rondom het traject N279 te respecteren en geen geweld aan te doen.

In het algemeen staan wij positief t.a.v. het opwaarderen van de N279 om de weg te ontdoen van haar knelpunten. Wij onderschrijven de plannen voor het verbeteren van de **doorstroming** maar wij wijzen een **capaciteitsuitbreiding** af. Zo waarderen wij het behouden van een 2x1 tracé, met ongelijkvloerse kruisingen en een max. snelheid van 80Km/uur. Nut en noodzaak voor een omleiding bij Zijtaart evenals een omleiding bij Dierdonk zijn niet onderbouwd en wijzen wij af om navolgende redenen.

Algemeen

U gaat een beslissing nemen over een voorlopig VKA op basis van onvoldoende onderbouwing. Zo ontbreekt een uitvoerige verkeersstudie naar te verwachten intensiteiten bij de verschillende voorgestelde oplossingen. Verder is er geen onderzoek gedaan naar de demografische bevolkingsprognose die het CBS en de Provincie ter beschikking stellen. Wij zullen u daarbij behulpzaam zijn.

Onderzoek naar verkeersintensiteiten

Ten tijde van de Ruit heeft Arcadis wel verkeersgegevens ter beschikking gesteld. Deze kunnen nu deels gebruikt worden en daaruit concluderen wij dat bij autonome groei van het verkeer op de N279 de huidige intensiteit van 17.500 zal groeien naar 25.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e).

Bureau Raadhuis Advies uit Helmond heeft in haar rapport ten tijde van de Ruit bepaald dat een 2x1 weg met ongelijkvloerse kruisingen en 80 Km/uur geschikt is voor 25.000 mvt/e hetgeen bevestigd wordt door de provincie. Er is dus geen noodzaak voor een 2x2 weg.

Demografische veranderingen.

De demografische bevolkingsprognoses geven verrassende inzichten in de toekomstige behoefte aan infrastructuur. Het CBS en de Provincie Noord Brabant geven de volgende gegevens: Bron: 'De bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant 2014-2030'

Bevolkingsgroep 20-65 jaar in Noord-Brabant en Laarbeek.

<u>Noord Brabant:</u>	<u>2017</u>	<u>2030</u>	
Leeftijd 20-65 jaar:	1.473.425	1.405.780	afname -4,6%

<u>Laarbeek:</u>	<u>2017</u>	<u>2030</u>	
Leeftijd 20-65 jaar:	12.424	11.550	afname -7%

De leeftijdsgroep 20-65 jaar vertegenwoordigt het overgrote deel van de beroepsbevolking en laat een afname zien tot 2030. Dit heeft ook invloed op het verkeer maar is niet meegenomen bij de onderbouwing van het voorlopig VKA

Omleiding Zijtaart.

Als reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) hebben wij in onze visie kenbaar gemaakt dat slechts een zeer gering aantal motorvoertuigen gebruik zal gaan maken van deze genoemde omleiding. De beoogde omleiding is ca 4 keer langer dan de weg rechtdoor langs het kanaal. Wij zijn van mening dat de weg door Veghel, langs het kanaal vanaf de A50 tot aan de Rembrandtlaan uitgevoerd moet worden in 2x2 rijstroken teneinde het verkeer bij de verschillende kruisingen met een groot aanbod aan in- en uitvoegend vrachtverkeer op een adequate wijze te kunnen afwikkelen.

Rotondes

Het aanpassen van de rotondes naar ongelijkvloerse kruisingen zal de doorstroming aanzienlijk verbeteren. Wij onderschrijven het voorstel om bij de rotonde aan de Gemertseweg de N279 op te tillen en de N272-N615 op maaiveldniveau te houden. Bij een verhoogde N279 met parallel in- en uitvoegstroken, aansluitend op de bestaande rotonde kan de bestaande infrastructuur grotendeels gehandhaafd blijven. Onze ideeën hierover willen wij graag met u delen.

Omleiding Dierdonk

De dorpsraden van Beek en Donk en Aarle-Rixtel wijzen de voorgestelde omleiding rond Dierdonk af. Nut en noodzaak zijn onvoldoende aangetoond en niet onderbouwd. De verwachte verkeersintensiteit blijft tot 2030 onder de 25.000 mvt/e hetgeen op het bestaande tracé met ongelijkvloerse kruisingen goed te verwerken is. Argumenten zoals natuur, geluid- en luchtkwaliteit spreken voor zich en zijn elders reeds veelvuldig genoemd. Met het doorsnijden van de Heikant en het verdwijnen van de buurtschappen Scheepstal en Wolfspuiten wordt onherstelbare schade aangericht aan landschap en leefomgeving. De provincie laat weten dat de twee varianten gelijke waarden kennen maar kiest voor het weghalen van het verkeer aan de westkant van Dierdonk en brengt het terug aan de oostkant, een argument dat in tal van steden en dorpen voor een lawine aan omleidingen

gaat zorgen. De helft van Dierdonk is blij met een omleiding en de andere helft, de oostkant, krijgt het voor hun kiezen met een omleiding waar geen geluidsbescherming wordt voorzien. Wij stellen voor om het besluit voor een omleiding Dierdonk met 10 jaar uit te stellen en dan de actuele verkeerssituatie opnieuw te bekijken. Gezien de teruglopende beroepsbevolking is het onzeker of de groei van het verkeer zal doorgaan zoals in de plannen wordt voorgesteld. Indien daarna nut en noodzaak toch worden aangetoond dan is er nog voldoende tijd om een verdubbeling van de N279 en de omleiding Dierdonk te realiseren. Het is immers pas na 2030 dat bedoelde capaciteitsuitbreiding volgens de plannen gewenst wordt.

Het lijkt alsof het verkeer nu ineens veel drukker is geworden, dat is ook zo ten opzichte van de crisisjaren maar het verkeer is nu nagenoeg gelijk aan de intensiteit van voor de crisis. Zo werd onlangs bekend dat voor het eerst sinds 2007 op één dag het aantal filekilometers hoger was. Dus nu is het nog net zo druk als vóór de crises.

Bij de keuze voor het upgraden van het bestaande tracé vinden wij het noodzakelijk dat er bijzondere aandacht besteed wordt aan geluids- en milieu aspecten. Zo stellen wij voor het bestaande tracé nabij Dierdonk in te kapselen met C-vormige geluidsschermen aan beide kanten van het tracé. Innoverende maatregelen kunnen hierin verwerkt worden waardoor nadelige effecten zoals geluid en luchtverontreiniging omgezet kunnen worden in energie dat met Europese subsidie ondersteund kan worden.

Ecoduct in omleiding Dierdonk

Ter hoogte van de Heikant wordt een ecoduct gepland. Wij missen de onderbouwing van dit plan. Voor welke dieren is dit bedoeld en hoeveel van elke soort gaan hier gebruik van maken? Indien de onderbouwing alsnog kan worden aangetoond stellen wij voor een ondertunneling te maken voor alle aanwezige diersoorten die hier gebruik van willen maken.

N615, Beekse brug en verbindingsweg Kanaaldijk – N279

De weg Gemert – Beek en Donk is onafscheidelijk verbonden met de N279. Het probleem bij de brug in Beek wordt mede veroorzaakt door de aanwezigheid van de N279. Wij vinden dat de aanpassingen aan de N279 niet los gezien mogen worden van de oplossing bij de brug in Beek. Alle maatregelen t.a.v. de 279 ten spijt zal de Beekse Brug alleen maar een groter knelpunt blijven. Dat lost de ombouw van de 279 zeker niet op, sterker nog, het zal de problemen nog verergeren.

Doorstroming bij de brug kan alleen maar verbeterd worden door een ondertunneling van het kanaal tot en met de kruising Oranjelaan en alleen bestemd voor het doorgaande verkeer Gemert – Lieshout – Eindhoven. Het lokale verkeer blijft op maaiveldniveau. Tijdens de Commissievergadering Ruimtelijk Domein van 10 mei jl. hebben wij onze visie daarop duidelijk kenbaar gemaakt.

Voorstel Gemert-Bakel en BKG

Gemert wil aan een autoweg liggen!

Het kan u niet ontgaan zijn dat de gemeente Gemert – Bakel en het Bedrijven Kontakt Gemert hierom gevraagd hebben. Maar een onderbouwing van hun wensen is er niet. Het is

een emotionele behoefte waarbij vergeten wordt dat ze zichzelf daarbij in de vingers snijden. Door het verbreden van de N279 naar 2x2 rijstroken zal de weg een sterke aanzuigende werking ondervinden. Zo is bekend van de verkeersberekeningen ten tijde van de Ruit (recente gegevens zijn niet beschikbaar) dat de aanzuigende werking voor ca 45.000 mvt/e gaat zorgen. Het verkeer op de N272 en op de N615 zal aanzienlijk toenemen en het probleem bij de brug in Beek zal nog veel groter worden. Hiermee is Gemert niet gediend. Ook een gedeeltelijke verdubbeling van het wegvak tussen Veghel en rotonde bij de N615 zal een aanzienlijke aanzuigende werking creëren waarbij het verkeer dan in de fuik terecht komt op de N279, N615 en N272. Het zal u zeker wel bekend zijn dat de weg tussen Beek en Donk en Veghel geen belemmeringen kent die een verdubbeling noodzakelijk maken. Het is een weg die met de toekomstige ongelijkvloerse kruisingen bij Keldonk met 80 Km/uur het verkeer ongestoord kan afwikkelen.

Wij ontraden u de voorstellen van Gemert – Bakel en het BKG te onderschrijven.

Wij verzoeken u bovenstaande overwegingen in uw besluitvorming mee te nemen.

Hoogachtend,

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel
Pieter Verschuuren
Voorzitter

Stichting Dorpsraad Beek en Donk
Wies Rooijakkers
Voorzitter