CDA Laarbeek
ter attentie van de fractievoorzitter

datum:	15 juni 2016	**uw brief:**	1 juni 2016	**ons kenmerk:**	UIT - 1646560
verzonden op:	16 juni 2016	**zaaknummer:**	Z - 16028174	**bijlage(n):**	
onderwerp:	Beantwoording vragen mobiliteitsopgave Z-O Brabant.	**behandeld door:**	M. van Heugten	**afschrift:**	

Geachte heer Van der Heijden,

Op 1 juni jl. is van u een schrijven ontvangen namens het CDA Laarbeek waarin u een zevental vragen stelt over de mobiliteitsopgave Zuidoost Brabant en specifiek over de aanpassing van de N279 en de totstandkoming van het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant. Onderstaand treft u naast de gestelde vragen de beantwoording hiervan aan.

N279.
Vraag 1:
In de RIB van 4 mei wordt aangegeven dat naar verwachting de rotonde bij Boerdonk niet zal worden aangepast.
Is de insteek van het college dat de rotonde bij Boerdonk ongelijkvloers wordt?
Indien de rotonde ongewijzigd blijft, wordt dan deze rotonde niet een beperkte factor voor de doorstroming op de N279 aangezien deze weg als gevolg van de aanpassingen elders meer verkeer te verwerken krijgt?
Deelt het college onze zorg dat de bereikbaarheid van met name het industrieterrein Bemmer dan verslechterd en bestaat de kans dat (vracht)verkeer van en naar Bemmer een alternatieve weg gaan zoeken naar de Gemertseweg om dan uiteindelijk op de N279 te komen?

ANTWOORD:
In het Bestuursakkoord 'Beweging in Brabant' is door de provincie aangegeven dat daar waar het voor de doorstroming op de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Asten noodzakelijk is, ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, toekomstbestendig gedimensioneerd op 2x2-baans. Op basis van de omschrijving, 'daar waar het voor de doorstroming noodzakelijk is', zijn bij ons, mede op basis van de uitgangspunten van de Noord Oost Corridor, waarbij er voor

gekozen werd om de N279 vanaf de rotonde Gemertseweg tot aan de aansluiting op de A50 te handhaven op een 2 x 1-baans uitvoering, twijfels gerezen omtrent de aanpak van de rotonde Boerdonk. Inmiddels is door de provincie aangegeven dat ook deze gelijkvloerse aansluiting ongelijkvloers gemaakt gaat worden en toekomst gericht op een 2 x 2-baans uitvoering van de N279 wordt ingericht. Concreet betekent dit dat de doorstroming van het verkeer hierdoor bevorderd gaat worden, hetwelk eveneens een positieve uitwerking zal hebben op de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Bemmer.

Vraag 2:
Wordt het idee om de N279 in zijn geheel 2x2 baans te maken nog steeds gedragen door de diversen gemeenten? Wat is het standpunt van het college hieromtrent?

ANTWOORD:
Ten aanzien van de vraag of de betrokken gemeenten in kunnen stemmen met een 2 x 2-baans uitvoering van de N279 tussen Asten en Veghel vindt nog discussie plaats. Een aantal gemeenten is voorstander van een 2 x 2-baans uitvoering, terwijl er ook een gemeente is die de 2 x 2-baans uitvoering als stip op de horizon ziet. De definitieve keuze hierover zal mogelijk mede bepaald worden door de resultaten van de MER-procedure en specifiek de uitkomsten van het verkeerskundig onderzoek.
Als college zijn wij voorstander van een 2 x 2-baans uitvoering maar willen wij een definitief standpunt hierover af laten hangen van de resultaten van de MER-procedure en het verkeerskundig onderzoek.

Vraag 3:
Wat is het standpunt van het college t.a.v. de optie om een bypass aan te leggen tussen de Kanaaldijk NW en N279 over Laarbeeks grondgebied? Is het mogelijke tracé van deze bypass al bekend?

Zijn er al onderzoeken bekend die het effect van aanleg van de bypass weergeven op de verkeersstromen binnen de kernen van Laarbeek? Wordt er na de aanleg van de bypass een afname van de hoeveelheid doorgaande verkeer door de Laarbeekse kernen bereikt?

ANTWOORD:

Een definitief standpunt hierover laten wij afhangen van het resultaat van een nog uit te voeren verkeerskundige quick scan naar de mogelijkheden van deze nieuwe verbindingsweg. Van belang daarbij is wat de effecten zijn op het verkeer in de kernen Aarle-Rixtel (Dorpsstraat en Lieshoutseweg) en Beek en Donk (Oranjelaan en N615), de inpasbaarheid van deze verbinding in het gebied, de kosten van deze oplossing en de financiële bijdrage die Laarbeek hierin zal moeten gaan leveren.
Het tracé van de bypass is nog niet bekend, hetwelk eveneens geldt voor de effecten op de verkeersstromen in de kernen van Laarbeek. De opdracht voor het verrichten van onderzoek hiernaar moet in samenspraak met de gemeenten Helmond en Gemert-Bakel nog verstrekt gaan worden.

Bereikbaarheidsakkoord

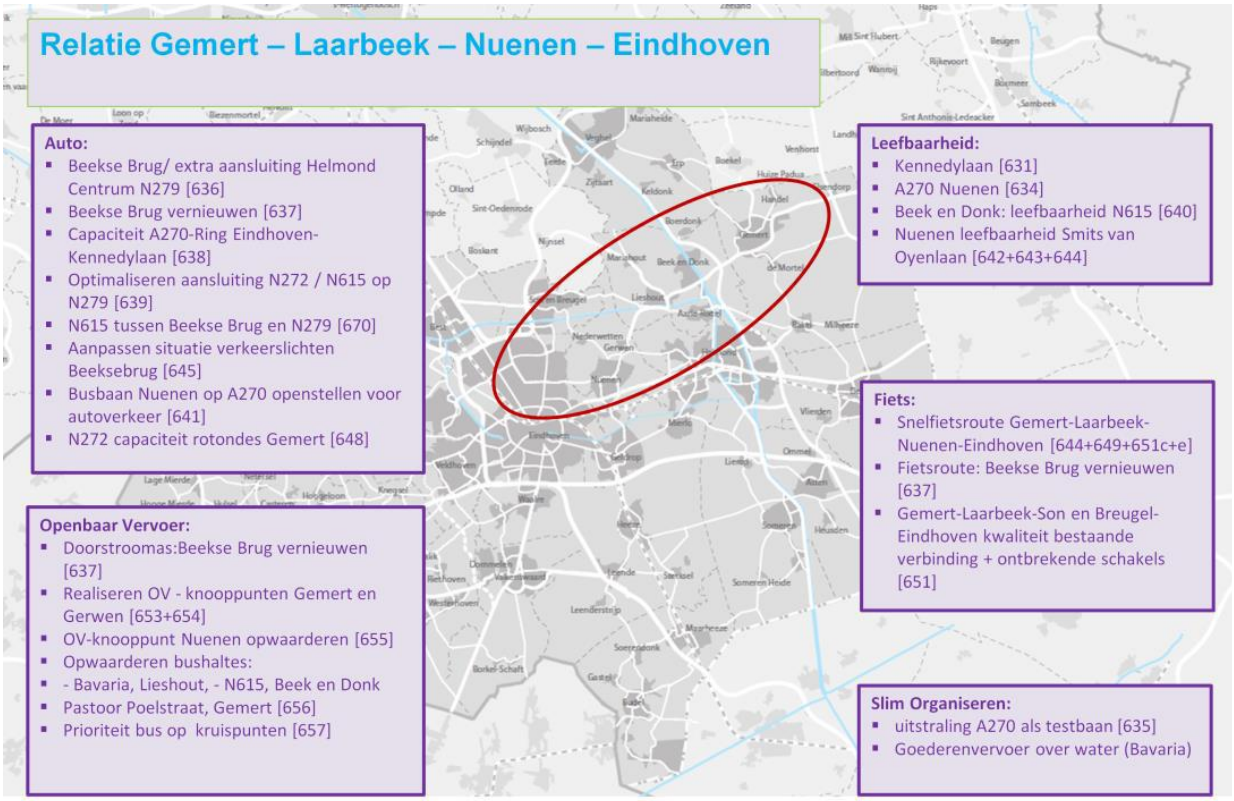
Vraag 4:

Heeft het college t.a.v. de concept bereikbaarheidsagenda van 20 mei reeds suggesties ter verbetering gedaan? Zo ja welke zijn dit? Is bekend of andere gemeenten suggesties hebben gedaan die invloed kunnen hebben op Laarbeek?

ANTWOORD:

Nee, we hebben geen suggesties ter verbetering gedaan. In onze ogen ligt er een prima voorstel voor de maatregelen op de relatie Gemert-Laarbeek-Nuenen-Eindhoven.

Deze zijn aangegeven op onderstaand kaartje.



Vraag 5:

In de concept bereikbaarheidsagenda worden verschillende maatregelen genoemd die onder regionale of locale verantwoordelijkheid vallen.

Is voor het college inzichtelijk welke maatregelen voor budget van de regio komen en welke voor budget van de gemeente Laarbeek?

ANTWOORD:

Nee, is op dit moment nog niet bekend.

Vraag 6:
Kan het college zich vinden in de concept bereikbaarheidsagenda? Dit ten aanzien van de drie mobiliteiten: auto, fiets en openbaar vervoer.
Zo nee, op welke onderdelen wenst het college dat het wordt gewijzigd?
Zo ja, kan dan worden aangegeven welke maatregelen gemeente Laarbeek zelf moet faciliteren om de doelstellingen te behalen? Is een inschatting te maken van de hoogte van het benodigde budget om de doelstellingen te behalen? Binnen welke termijn moeten de doelstelling worden bereikt? Op welke manier denkt het college dit budget beschikbaar te krijgen?

ANTWOORD:
Het college kan zich vinden in de concept bereikbaarheidsagenda.
Het college wenst niet dat het concept wordt gewijzigd.
Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen de gemeente zelf moet faciliteren om de doelstellingen te behalen.
In de de Bereikbaarheidsagenda gaan we uit van twee projectenlijsten. Alleen de projecten met een regionale verantwoordelijkheid worden geraamd en in de kostenoverzichten meegenomen. Projecten die volgens de selectiecriteria tot een lokale verantwoordelijkheid worden gerekend, worden wel genoemd in de Bereikbaarheidsagenda, maar maken volgens de huidige inzichten minder kans op regionale co-financiering onder de noemer van het Bereikbaarheidsakkoord. Regio-overstijgende projecten worden ook opgenomen, waarbij opgemerkt dat opname van deze projecten niets afdoet aan de verantwoordelijkheid van bijvoorbeeld provincie of Rijk. Voor dit soort projecten is maatwerk nodig: een specifieke afspraak over wie welk deel van de kosten voor zijn rekening neemt. Voorbeeld is de bijdrage van de provincie aan de A67.
Bij het bepalen of een project een strikt lokale verantwoordelijkheid is, gaan we uit van het mobiliteitsconcept van de Bereikbaarheidsagenda. De 'regionale' maatregelen moeten passen in het concept, dus nodig zijn voor de connectiviteit, om het co-modale verkeerssysteem te realiseren (en dus passen in de ontwikkelde filosofie voor de auto, fiets, het OV en de overstappunten) of voor smart mobility.
O het moment dat de kosten voor de gemeente duidelijk zijn, zal het college een voorstel doen voor de dekking van deze kosten.

Vraag 7:
Is er inzicht ten aanzien van de effecten op de verkeersdoorstroming van het gesloten houden van de Beekse brug tijdens de spitsuren? Zo nee, wordt dit nog onderzocht?
Is er reeds overleg geweest of onderzoek gedaan t.a.v. de mogelijkheden bij de Beekse brug om deze aan te passen ter verbetering van de doorstroming van auto- en fiets verkeer en openbaar vervoer?
Zo ja, welke maatregelen zullen dan aan de brug en in de omgeving moeten worden getroffen?
Wat is het effect op de direct omwonenden van de Beekse brug?

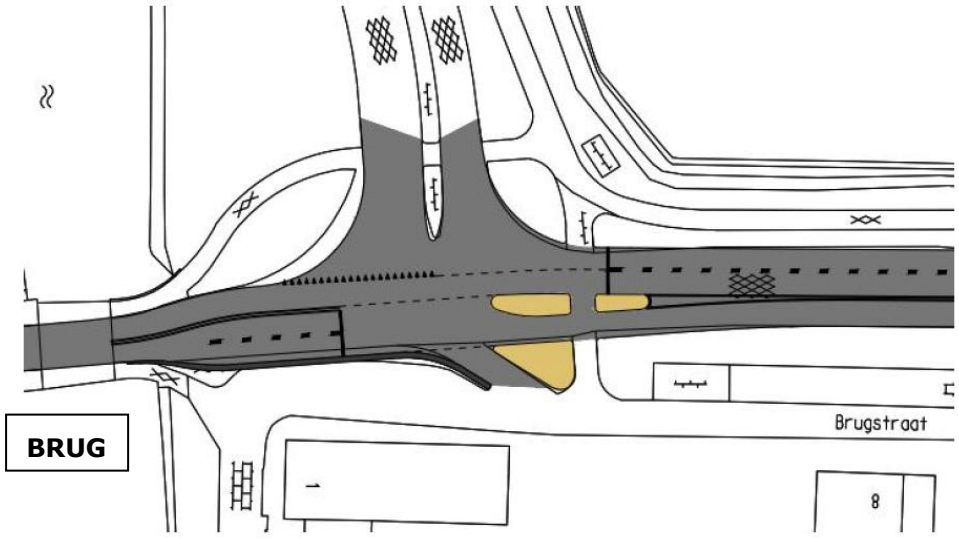
ANTWOORD:
Sinds vorig jaar november zijn er bij de Beekse brug vaste openingstijden ingesteld tijdens de spits. Dit is gunstig voor het autoverkeer. Echter de scheepvaart is niet blij met deze maatregel.

Deze week heeft overleg plaats gevonden over deze maatregel met provincie, Rijkswaterstaat en de Algemene SchippersVereniging. De exacte effecten worden nu onderzocht in overleg met Rijkswaterstaat en provincie. In het najaar komt een evaluatie van deze maatregel.
In de planstudie N 615 is gevraagd om te kijken naar maatregelen bij de Beekse brug.
Op de volgende bladzijde zijn enkele mogelijkheden aangegeven:

1. <u>Aanleg linksafstrook net na de Beekse brug (planstudie N 615)</u>

In het verleden is door het Groene Golf Team al eens de mogelijkheid bekeken om het links afslaan te verbieden.
Gemeente is het hier niet mee eens, omdat de intensiteit op het gedeelte tussen de Beekse brug en de Donkse brug ca. 4300 motorvoertuigen/etmaal bedraagt (telling april 2013).
De verwachting is dat het grootste deel van dit verkeer bij het verbieden van de linksafbeweging dan via de Koppelstraat Beek en Donk gaat rijden. Dit is onwenselijk omdat de Koppelstraat is gelegen in een 30 km/uur-zone en de intensiteit hier nu al ca. 5000 motorvoertuigen/etmaal bedraagt.
Verder is de Bosscheweg ook een officiële uitwijkroute die altijd beschikbaar moet zijn voor als er een calamiteit plaats vindt op de N 279.

In 2014 is een planstudie gemaakt voor de N 615.
In het ontwerp voor de kruising Bosscheweg-Gemertseweg is rekening gehouden met een kort linksafvak waarbij de rijbaan voor rechtdoor naar rechts wordt uitgebogen. Zie onderstaande schets.



Echter gelet op de huidige structuur en de aanwezige hoogteverschillen is dit een kostbare ingreep.
Vanwege de ligging van de brug en de aanwezige hoogteverschillen lijkt alleen een grootschalige ingreep mogelijk om een adequaat linksafvak aan te brengen.

Op de volgende bladzijde is een ontwerp uitgewerkt waarbij het gehele kruispunt is verlegd ten behoeve van een voldoende lang linksafvak. Dit is echter een kostbare oplossing. Ook moet hiervoor het bestemmingsplan worden aangepast en moet er grond worden aangekocht.



Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders van Laarbeek,

de secretaris, de burgemeester,

M.J.M. Meertens H.P.T.M. Willems