



GRF



Bezoekadres: Koppelstraat 37
Correspondentieadres: Postbus 190
5740 AD Beek en Donk
T 0492 469 700
F 0492 469 701
E gemeente@laarbeek.nl
I www.laarbeek.nl

Provinciale Staten van
Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch



datum: 2 oktober 2013
verzonden op: 2 oktober 2013
onderwerp: Advies Stuurgroep
Brainport Oost d.d.
12 sep. 2013.

uw brief:
zaaknummer: Z - 08000511
behandeld door: M. van Heugten

ons kenmerk: UIT - 1331271
bijlage(n): 2
afschrift:

Geacht college,

In de vergadering van 12 september jl. heeft de Stuurgroep Brainport Oost een definitief advies aan Gedeputeerde Staten uitgebracht betreffende het voorkeursalternatief voor de Noord Oost Corridor (NOC). Voorzien van een persbericht is het standpunt van de Stuurgroep op 12 september jl. aan ons ter kennis gebracht in de vorm van een tabel c.q. overzicht (zie bijlage 1), waarin alle onderzoeksalternatieven zoals deze onderzocht gaan worden in de projectMER-fase staan omschreven. Dit overzicht van te onderzoeken alternatieven is na ontvangst op de gemeentelijke website geplaatst.

Aansluitend is op 13 september jl. een aangepast overzicht aan ons gemaild (bijlage 2) waarin een onderscheid gemaakt wordt in onderzoeksalternatieven en aandachtspunten. Door deze wijziging wordt een aantal te onderzoeken alternatieven niet meer als alternatief aangemerkt maar als aandachtspunt. Uit het onderscheid dat gemaakt wordt trekken wij de conclusie dat ten opzichte van de onderzoeksalternatieven, de aandachtspunten minder belangrijk zijn en in de projectMER-procedure niet gelijkwaardig onderzocht gaan worden. Een ander argument voor het onderscheid dat nu gemaakt wordt kunnen wij niet ontdekken. Tegen deze gang van zaken maken wij ernstig bezwaar, omdat dit zo niet is afgesproken in de Stuurgroep. In het feit dat dit zo niet is afgesproken worden wij gesterkt door contact hierover met de bestuurlijk vertegenwoordiging van de gemeenten Nuenen en Son en Breugel in de Stuurgroep. Zij bevestigen dat alleen gesproken is over onderzoeksalternatieven en niet over aandachtspunten.

Naast bovengenoemd bezwaar zijn wij van mening dat de oplossing van de knoop Laarbeek niet gezien moet worden in relatie tot de oplossing van de verknoping bij Ekkersrijt, maar dat afhankelijk van de keuze die uiteindelijk gemaakt wordt bij de aansluiting van de oost-westverbinding op de A50/A58, de knoop Laarbeek op dezelfde wijze moet worden uitgevoerd.



Wordt bij Ekkersrijt gekozen voor een hele of halve verknoping, dan moet de knoop Laarbeek op dezelfde wijze worden uitgevoerd. Gebeurt dit niet en wordt de knoop Laarbeek uitgevoerd in de meest basale vorm, die van een Haarlemmermeeroplossing met VRI, dan zal dit ongetwijfeld gaan leiden tot congestie op de aanvoerwegen en de knoop Laarbeek zelf. Dit zal dan ook niet leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de stadsregio maar eerder tot een verslechtering hiervan.

Door de ervaringen die wij tijdens het inmiddels doorlopen proces hebben opgedaan en waarop wij onderstaand nader in zullen gaan, verzoeken wij u te bevorderen dat Gedeputeerde Staten bij de vaststelling van het ontwerp van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NR&D) aan ons bezwaar tegemoet komen. Dit geldt eveneens voor het verzoek om de knoop Laarbeek op dezelfde wijze uit te voeren als de oplossing die gekozen wordt voor de verknoping bij Ekkersrijt.

Zoals bij u bekend heeft de gemeente Laarbeek zich in eerste instantie steeds verzet tegen vooral de aanleg van de oost-westverbinding als onderdeel van de NOC. Dit vanwege de impact van deze weg op het grondgebied van Laarbeek. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad van Laarbeek zich na een lange discussie laten verleiden om alsnog in meerderheid in te stemmen met het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad van 4 mei 2007. Van doorslaggevende betekenis daarbij is geweest de opname van beslispunt 4.2 waarin onder andere is opgenomen 'dat een maaiveldvariant voor de regio geen reële optie is hetgeen ondertunneling van een deel van het tracé impliceert'. In de tekst die aan beslispunt 4.2 voorafgaat wordt dit als volgt omschreven: "Ter hoogte van de kern Beek en Donk wordt een tunnel (incl. verdiepte ligging) gerealiseerd om de doorsnijding van de gemeente Laarbeek te voorkomen en om de Zuid-Willemsvaart ongelijkvloers te kruisen".

Naast ondertunneling en een verdiepte aanleg is in beslispunt 4.2 aangegeven 'dat de provincie en de gemeente Laarbeek bevorderen dat de noordelijke variant in de tracé-MER kan worden meegenomen'. Aan deze afspraak is tegemoetgekomen door twee noordelijke alternatieven (A50 en A58) in de planMER te vergelijken met en af te wegen tegen het Wilhelmina-alternatief. Deze exercitie heeft er uiteindelijk in geresulteerd dat beide noordelijke alternatieven zijn afgefallen, vooral vanwege het feit dat het verkeersoplossend vermogen van beide alternatieven te gering zou zijn ten opzichte van het Wilhelmina-alternatief inclusief opwaardering van de N279. Door de vaststelling van de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant, deel D, Brainport Oost, waarin de zone is vastgelegd waarbinnen de NOC gerealiseerd zou moeten gaan worden, is het afpellen van mogelijke oplossingen, ook wel trechtering genoemd, begonnen. Daarmee was een van de argumenten voor de gemeente Laarbeek om mee te werken aan het Bereikbaarheidsprogramma, namelijk het onderzoeken van de noordelijke alternatieven, geëlimineerd.

Vooruitlopende op de totstandkoming van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en de hiervan deel uitmakende projectMER-procedure, is in 2011/2012 gestart met de procedure die uiteindelijk moet leiden tot de totstandkoming van de NR&D. Vanwege de grote hoeveelheid alternatieven die nog in de race waren, is voorafgaande aan de projectMER besloten om op een

aantal plaatsen gemotiveerde keuzes te maken. Deze keuzes zijn gemaakt in het kader van de totstandkoming van en vastgelegd in het 'Afwegingskader Notitie Reikwijdte en Detailniveau' en met name de consolidatiekaart die in het afwegingskader is opgenomen.

Ofschoon de gemeente Laarbeek voorstander was en is van een aansluiting van de oost-westverbinding op de N279, de zogenaamde T-structuur, heeft de regio in meerderheid gekozen voor de ruitstructuur waarbij de oost-westverbinding een doorgaande beweging maakt richting de N279-zuid. Ondanks het feit dat een ligging van de NOC op maaiveldniveau als uitgangspunt is genomen in het Afwegingskader NR&D, heeft Laarbeek kunnen bewerkstelligen dat een gedeeltelijke ondertunneling en verdiepte ligging van de oost-westverbinding, ook al werd de zone waar dit plaats zou moeten vinden qua lengte beperkt, op de consolidatiekaart in beeld is gebleven. Na het laten vervallen van de noordelijke alternatieven betekende de totstandkoming van het Afwegingskader NR&D een tweede aderlating voor Laarbeek in de vorm van het uitspreken van een voorkeur voor 'de ruit' in de plaats van de 'T-structuur' en het beperken van de zone waarbinnen gekeken zou gaan worden naar een verdiepte ligging van de oost-westverbinding en een gedeeltelijke ondertunneling hiervan.

Na afronding en vaststelling van het Afwegingskader NR&D door de Stuurgroep op 15 juni 2012, waarbij nog een aantal opmerkingen is geplaatst en nog een aantal aanpassingen is verwerkt, is een start gemaakt met de totstandkoming van de Business Case Brainport Oost en de NR&D. Met betrekking tot de totstandkoming van de NR&D is als insteek gekozen om op basis van nadere onderzoeken (o.a. verkeer, milieu, natuur en archeologie) een verdere trechtering aan te brengen in de alternatieven en de varianten hierop, met als doel om met één voorkeursalternatief de project-m.e.r. te doorlopen. Het motto was derhalve van consolidatiekaart naar één voorkeurstracé.

Naar aanleiding van de presentatie van de eerste rond Business Case heeft de Stuurgroep in de vergadering van 20 februari jl. opdracht gegeven om te kijken naar 'ontwerputgangspunten op maat' voor de NOC. Duidelijk was namelijk dat er vanuit de eerste raming van de meest sobere variant voor de NOC, afgezet tegen de dan beschikbare middelen, ook gekeken moest worden naar 'optimalisaties en versoeringen'. Aan de hand van een drietal randvoorwaarden en een vijftal overwegingen zijn de volgende conclusies getrokken:

- De stroomfunctie op 'de ruit' heeft prioriteit boven de doorstroming op de verbinding N279-midden (Laarbeek-Veghel);
- Voor het definitief toevoegen van de 'versoerde' alternatieven aan het NR&D-traject moet een tussenfase worden ingebouwd: eerst een quick-scan op doelbereik (verkeer) en kosten.

Dit leverde vervolgens de volgende ontwerputgangspunten 'op maat' op:

- Zoveel mogelijk 2 x 2 rijstroken in verband met de geprognosticeerde intensiteiten op de 'T-structuur';
- Inzetten op onderzoek naar alternatieven met gelijkvloerse aansluitingen;

- Wel snelheidsverlaging op 'de ruit', omdat dit kan leiden tot krappere boogstralen en daarmee minder aantasting van natuur en lagere compensatie- en mitigatieopgave en daarmee vermoedelijk ook een aanzienlijke besparing in kosten.

De bovenomschreven ontwerpuitgangspunten op maat hebben geleid tot een selectie van zes kansrijke versoberingsalternatieven. Met deze selectie heeft de Stuurgroep ingestemd, alsmede met het gegeven om een eerste quick-scan op deze versoberingsalternatieven uit te voeren.

Deze tussenstap hebben wij vooral aan willen halen om hiermee aan te tonen dat de beschikbare financiële middelen, dan wel het ontbreken hiervan, leidend zijn bij de uiteindelijke keuzes die gemaakt gaan worden ten aanzien van de uitvoering van de NOC. Naast het feit dat dit indruist tegen de afspraken zoals deze vastgelegd zijn in het Bereikbaarheidsprogramma, gaat dit ten koste van de leefbaarheid in en aansluitend aan het gebied waar de NOC aangelegd gaat worden. Omdat de verbreding en mogelijke omleiding van de N279 om de wijk Dierdonk en de aanleg van de oost-westverbinding zich voor een groot gedeelte afspelen op het grondgebied van de gemeente Laarbeek, gaat dit, los van de aantasting van andere waarden, ten koste van de leefbaarheid in Laarbeek en van haar inwoners. Concreet komt het er op neer dat de gemeente Laarbeek in het kader van de totstandkoming van de NR&D en vooral deze tussenstap voor de derde keer een flinke veer heeft moeten laten.

Een volgende teleurstelling voor Laarbeek diende zich aan bij de vaststelling van het voorlopig voorkeursalternatief NOC door de Stuurgroep op 27 juni jl. In dit voorkeursalternatief wordt een voorkeur uitgesproken voor een brug over de Zuid-Willemsvaart in de plaats van een tunnel zoals vastgelegd in het Bereikbaarheidsprogramma. Ook ten aanzien van het extra te onderzoeken alternatief, een korte onderdoorgang (tunnel/aquaduct) onder de Zuid-Willemsvaart en een half verdiepte ligging ter hoogte van Aarle-Rixtel, vragen wij ons af of hiermee recht gedaan wordt aan het Bereikbaarheidsprogramma.

Verder blijkt uit het voorlopig voorkeursalternatief dat niet gekozen is voor overeenstemming c.q. afstemming tussen de oplossingen bij de knoop Laarbeek en de aansluiting van de oost-westverbinding bij Ekkersrijt. Ook de alternerende ligging als te onderzoeken alternatief is afgevoerd. Aangezien de voorkeur voor gelijke oplossingen bij de knoop Laarbeek als bij de aansluiting bij Ekkersrijt in de voorgaande tekst al voldoende is onderbouwd, willen wij ons hier beperken tot het belang van het meenemen van de alternerende ligging van de oost-westverbinding in het vervolgonderzoek.

Ten opzichte van de voorkeur die uitgesproken is voor de ligging van de oost-westverbinding ten zuiden van het Wilhelminakanaal, heeft de alternerende ligging, waarbij de weg na het passeren van de kern Lieshout de oversteek maakt naar de noordzijde van het Wilhelminakanaal en vervolgens op het grondgebied van Nuenen en/of Son en Breugel weer de oversteek maakt naar de zuidzijde hiervan, als voordeel dat hiermee een aantal buurtschappen, waaronder Deense Hoek, Achterbosch en Stad van Gerwen, en natuurgebied De Ruweeuwsels worden ontzien c.q. gespaard. Aangezien twee van de buurtschappen en natuurgebied De Ruweeuwsels op het grondgebied van Laarbeek liggen, moge het duidelijk zijn waarom Laarbeek het belangrijk vindt dat de alternerende ligging meegenomen wordt in het vervolgonderzoek. In die zin is het dan

ook te prijzen dat de stuurgroep op 12 september jl. besloten heeft om de alternerende ligging alsnog mee te nemen als onderzoeksalternatief.

Dit laatste laat echter onverlet dat de meest zwaarwegende redenen voor de gemeente Laarbeek om in te stemmen met het Bereikbaarheidsprogramma en deelname aan het vervolgproces, vooral de aanleg van een tunnel en verdiepte ligging van de oost-westverbinding op Laarbeeks grondgebied, door het advies van de Stuurgroep over het voorkeursalternatief vastgesteld in de vergadering van 12 september jl., nagenoeg geheel terzijde zijn geschoven c.q. ontkracht zijn. Dit laatste geeft ons dan ook niet het gevoel betrokken te zijn bij een trechteringsproces. Wij voelen ons meer de vis die door in te stemmen met het Bereikbaarheidsprogramma een fuik in is gezwommen die steeds verder dichtgetrokken wordt en waarbij geen weg terug meer is.

Om dit gevoel enigszins te verzachten verzoeken wij u te bevorderen dat Gedeputeerde Staten aan ons bezwaar tegemoet komen door bij de vaststelling van het ontwerp van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NR&D), de aandachtspunten aan te merken als onderzoeksalternatieven die in de projectMER-procedure al gelijkwaardige alternatieven worden meegenomen. Dit geldt eveneens voor het verzoek om de knoop Laarbeek en de aansluiting bij Ekkersrijt op dezelfde wijze uit te voeren en deze uitvoering in de tabel c.q. het overzicht op dezelfde wijze te omschrijven.

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders van Laarbeek,
de secretaris, de burgemeester,



C.A. Liebrecht



J.G.M.T. Ubachs

Bijlage 1

		Onderzoeksalternatieven
Uitvoering		Ruit 80 km/u, ongelijkvloers. Veghel-Bemmer 80 km/u gelijkvloers, behalve aansluiting N272 en indien nodig Corsica.
A50 -	Veghel	2x3 rijbanen. Nader uitwerken met Rijkswaterstaat, parallelbanen meenemen
AB	Veghel-Bemmer	Korte omleiding. Uitwerken locatie kruising Zuid-Willemsvaart.
C	Knoop Laarbeek	'Haarlemmermeer', tenzij uit onderzoek verknoping (Vogelbek) nodig blijkt en in afstemming met keuze bij G.
D	Dierdonk	Lange omleiding geoptimaliseerd en bestaand tracé.
E	N270	Bestaande ligging.
F	Asten	-
G	Ekkersrijt	Optimaliseren verknoping richting Ekkersrijt en aansluiting op het bedrijventerrein.
HI	Dommeldal	Brug en verhoogde ligging en meenemen in onderzoek geboorde tunnel.
		Bundeling zuidzijde Wilhelminakanaal en meenemen in onderzoek korte alternerende ligging.
J	Aarle Rixtel	Bundeling zuidzijde Wilhelminakanaal met een brug over Zuid-Willemsvaart. Meenemen in onderzoek Korte onderdoorgang Zuid-Willemsvaart, half verdiept ter hoogte van Aarle Rixtel.

Bijlage 2

		Onderzoeksalternatieven	Aandachtspunten
Uitvoering		Ruit 80 km/u, ongelijkvloers. Veghel-Bemmer 80 km/u gelijkvloers.	Aansluiting N272 ongelijkvloers. Aansluiting Corsica.
A50 - AB	Veghel	2x3 rijbanen, parallelbanen meenemen	Uitwerken met Rijkswaterstaat,
C	Veghel-Bemmer	Korte omleiding tussen Zijtaart en bedrijventerrein.	Uitwerken locatie kruising Zuid-Willemsvaart.
D	Knoop Laarbeek	'Haarlemmermeer'	Tenzij uit onderzoek verknoping nodig blijkt, mede in relatie met oplossing bij Ekkersrijt.
E	Dierdonk	Lange omleiding geoptimaliseerd en bestaand tracé.	
F	N270	Bestaande ligging.	
G	Asten	-	
HI	Ekkersrijt	Optimaliseren verknoping richting Ekkersrijt en aansluiting op het bedrijventerrein.	Verkeerskundige werking, ruimtelijke aspecten en Bokt.
J	Dommeldal	Overbrugging en meenemen in onderzoek geboorde tunnel.	
		Bundeling zuidzijde Wilhelminakanaal en meenemen in onderzoek korte alternerende ligging.	
	Aarle Rixtel	Bundeling zuidzijde Wilhelminakanaal met een brug over Zuid-Willemsvaart. Meenemen in onderzoek Korte onderdoorgang Zuid-Willemsvaart, half verdiept ter hoogte van Aarle Rixtel.	