

[illegible]

Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp



Aanleiding

In november 2008 stelde de gemeenteraad de nota hoofdwegenstructuur vast. In deze nota werd gekozen voor een zuidelijke ontsluitingsweg bij Erp. Doel van de nieuwe weg is het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen van Erp, Keldonk, Boerdonk en Veghel-Zuid en het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Molenakker.

De raad stelde in 2009 de startnotitie zuidelijke ontsluitingsweg Erp (ZO-Erp) vast. In mei 2010 stelde de Raad de Richtlijnen voor de milieueffectrapportage (m.e.r) en de nota van inspraak vast. In september 2010 tekenden de gemeente Veghel samen met de provincie Brabant de intentieovereenkomst voor de overdracht van de N616 en de realisatie van de ZO-Erp. In oktober 2010 werd een bureau geselecteerd dat de m.e.r procedure moest ondersteunen en uitvoeren. Dit bureau kreeg in december 2010 de opdracht om te starten met de m.e.r procedure.

Het collegewerkprogramma voorziet in het nadrukkelijk betrekken van belanghebbenden bij dergelijke grote processen in het voortraject, waardoor meer gebruik kan worden gemaakt van de specifieke kennis in en van het gebied. Wat betreft de zuidelijke ontsluitingsweg voor Erp resulteerde dit in het samenstellen van de klankbordgroep ZO-Erp.

Doel en taak van de klankbordgroep

Doel van het instellen van een klankbordgroep is het verschaffen van inzicht in en het betrekken van belanghebbenden bij het proces voor wat betreft:

- De keuze van het voorkeurstracé;
- Het probleemoplossend vermogen van de weg in relatie tot de doelstellingen;
- De globale planning en de daarbij behorende inspraakmomenten.

De klankbordgroep heeft geen formele status. Wel zullen de bevindingen van de klankbordgroep worden voorgelegd aan het college van B&W, zodat zij deze kan meenemen in haar afweging om te komen tot een voorkeurstracé. Als zodanig worden de bevindingen ook voorgelegd aan de gemeenteraad.

Het instellen van de klankbordgroep ontslaat de gemeente Veghel niet van de verantwoordelijkheid om over de voortgang met alle betrokkenen in het gebied te blijven communiceren. De klankbordgroep neemt deze functie nadrukkelijk niet over van de gemeente. Om die reden heeft de gemeente sinds december 2010 diverse communicatiemiddelen ingezet om overige belanghebbenden en belangstellenden te informeren. Na de keuze van het voorkeurstracé wordt de klankbordgroep ontbonden en starten de wettelijke inspraakprocedures.

Samenstelling van de klankbordgroep

De volgende partijen waren vertegenwoordigd in de klankbordgroep:

- Gemeente Veghel (opdrachtgever m.e.r.)
- Oranjewoud (opdrachtnemer m.e.r.)
- Provincie Noord Brabant
- Dorpsraad Erp
- Dorpsraad Keldonk
- Dorpsraad Boerdonk
- Wijkraad Veghel-Zuid
- Buurtschap d'n Driehoek
- Buurtschap 't Hurkske/Meerbosweg/Rauwven
- Buurtschap Heuvelberg

- Buurtschap Dieperskant/Sluisweg
- SVBV Transport CVV
- EBK
- Keldonkse ondernemersvereniging
- IVN Veghel
- ZLTO Veghel
- Heemkundekring Erthepe

Zoals uit deze 'ledenlijst' blijkt is er sprake van een zeer gevarieerde samenstelling. In eerste instantie is een kleinere klankbordgroep voorgesteld (de groep waarmee in december 2010 is gestart was aanmerkelijk kleiner). De klankbordgroep is gaandeweg het proces gegroeid om de volgende redenen:

1. De adviserende instanties Heemkundekring, IVN, Waterschap en ZLTO zijn eerder door de gemeente benaderd om in een aparte overleggroep plaats te nemen. De Heemkundekring, het IVN en de ZLTO hebben echter aangegeven liever onderdeel uit te maken van de klankbordgroep, zodat zij hun belangen breed konden delen. Het waterschap is als agendalid aan de klankbordgroep toegevoegd, zodat zij op de hoogte bleef van het ontwerpproces en de relevante stukken die hierbij hoorden konden toetsen (tracévarianten, waterhuishoudkundig onderzoek).
2. Vanuit de klankbordgroep zijn voorstellen gedaan om diverse buurtschappen toe te voegen aan de lijst (Dieperskant/Sluisweg, d'n Driehoek, Heuvelberg e.o, Hurkske e.o). Deze verzoeken zijn gehonoreerd

De klankbordgroep is hierdoor in omvang flink gegroeid. Een grotere groep is minder slagvaardig, maar geeft een breder beeld van gebiedskenmerken en een breder beeld van wat er leeft in en rond het plangebied van de zuidelijke ontsluitingsweg.

Door de tegengestelde belangen binnen de Klankbordgroep is het niet mogelijk om tot consensus over een voorkeurstracé te komen. Dit is ook nadrukkelijk niet het doel van de Klankbordgroep geweest. Wel is de leden van de Klankbordgroep gevraagd de argumenten voor en tegen de verschillende tracévarianten te benoemen.



Werkwijze en resultaten klankbordgroep

De klankbordgroep kwam in totaal vijf keer bijeen. Op 9 december 2010 vond de eerste bijeenkomst plaats over het doel en de werkwijze van de klankbordgroep en de wederzijdse verwachtingen.

De volgende twee bijeenkomsten op 1 februari en 31 maart 2011 waren ontwerp sessies. Er werd van breed naar smal gewerkt. Het doel van de sessie van 1 februari was het invullen van de gebiedsinventarisatie: met welke specifieke gebiedskenmerken moet rekening worden gehouden bij het bepalen van de tracévarianten? Dit leidde tot de gebiedsinventarisatiekaart (zie bijlage 1). In de sessie van 31 maart is vooral gekeken naar de tracévarianten. Ten tijde van de start van de m.e.r procedure betrof het 2 tracévarianten (basis-noord en basis-zuid). Naar aanleiding van de gebiedsinventarisatie werd dit uitgebreid naar 5 varianten (de basis-noord variant kreeg 2 aansluitopties op de N279, de basis-zuid variant 3 kreeg aansluitopties op de N279). De beide sessies met de Klankbordgroep resulteerde in een nieuwe variant voor de aansluiting op de N616 voor zowel de basis-noord als basis-zuid variant. In totaal kwam het aantal tracévarianten hiermee op 7 (zie bijlage 2).



Klankbordgroepleden discussiëren met andere belanghebbenden tijdens bewonersavond

In de klankbordgroep is ook gesproken over een variant waarbij bedrijventerrein Molenakker een eigen aansluiting op de zuidelijke ontsluiting zou krijgen (via Franseweg/Hurkske). Deze variant is ook onderzocht. Gebleken is dat deze variant niet onderscheidend is, geen voorkeur heeft van de ondernemers, maar wel consequenties zal hebben voor de bestaande bebouwing aan de Franseweg/Hurkske en meer geld kost. Om die reden is uiteindelijk in de klankbordgroep besloten deze variant niet verder mee te nemen.

Tijdens de klankbordgroep op 23 juni 2011 werden de eerste resultaten van de milieueffectstudies gepresenteerd. Hierbij werd een eerste inzicht gegeven in de mate waarin de nieuwe weg aan de doelstellingen voldoet (oplossen verkeer- en leefbaarheidprobleem, verbeteren bereikbaarheid). Ook werd wederom nader ingegaan op de parallelstructuren, waarbij klankbordgroepleden belangrijke

detailinformatie inbrachten, waar rekening mee zou moeten worden gehouden. Dit heeft geresulteerd in een aangepaste parallelstructuur. In bijlage 3 zijn de laatste tekeningen opgenomen.



Tijdens de sessie van 20 oktober 2011 werden de resultaten van de laatste onderzoeken gepresenteerd. Hiermee kon een breed overzicht van het probleemoplossend vermogen van de weg worden gegeven. Tevens werd de balans opgemaakt ten aanzien van de 7 verschillende tracévarianten.

Wat betreft de milieuonderzoeken in het kader van de m.e.r. zijn de tracévarianten op veel onderdelen niet onderscheidend. Voor bijvoorbeeld het effect op verkeer, lucht of geluid is er geen variant die er

duidelijk uitspringt of duidelijk afvalt. Dit verandert echter wanneer de financiële paragraaf wordt meegewogen. Kijkend naar de kosten blijkt er wel sprake te zijn van onderscheid tussen de verschillende varianten. Tijdens deze laatste bijeenkomst werd ten slotte een werksessie gehouden waarbij de klankbordgroepleden bij alle tracévarianten de voor- en nadelen van de variant konden benoemen. Dit heeft geresulteerd in het overzicht dat in bijlage 4 is opgenomen. In deze bijlage zijn ook de eerder door verschillende klankbordgroepleden genoemde voor- en nadelen verwerkt.

Een complicerende factor bij de laatste klankbordgroep was de veranderde houding van de provincie ten aanzien van de financieringsafspraken. In oktober 2011, vlak voor de bewonersavond op 17 oktober en de klankbordgroep op de 20^e maakte de provincie Brabant bekend in de jaren 2012-2016 drie komomleidingen mee te financieren. Daar zit Erp niet bij. Ook Boekel kan niet op financiering rekenen in deze periode. Dit schiep verwarring over de haalbaarheid van de weg en over de waarde van de verkeersstudies. De verwachting is dat het voorlopig niet doorgaan van de randweg Boekel voor de verkeersmodellen nauwelijks consequenties heeft. Wat betreft de onzekerheid van financiering van de zuidelijke ontsluiting Erp heeft het slechts gevolgen voor de planning. Met de provincie is afgesproken dat de gemeente de planstudie voor Erp afrondt en deze in het voorjaar van 2012 bij de provincie indient voor een nieuw besluit over de financiering. De bestemmingsplanprocedure is nu losgeknipt van het m.e.r. en het voorkeursalternatief; het bestemmingsplan zal niet direct bij het besluit over het m.e.r. in procedure worden gebracht.

Afweging

Zoals eerder gezegd is het niet mogelijk dat de klankbordgroep consensus bereikt over een voorkeursalternatief, of dat zij het college een advies geeft over de te kiezen voorkeursvariant. Daarvoor lopen de belangen te zeer uiteen. Wel geeft de klankbordgroep een beeld van de voor- en nadelen die bij elk van de 7 tracévarianten horen. Via dit eindverslag wordt dit voorgelegd aan het college van B&W. Als zodanig kan het college de door de klankbordgroep genoemde voor- en nadelen per tracévariant meewegen in haar uiteindelijke besluit voor een voorkeurstracé.

Voorkeursalternatief

Uit het m.e.r. en de kostenramingen tekent zich een voorlopige voorkeur af voor de zuidelijke variant met hetzij de zuidelijke, hetzij de centrale aansluiting op de N279. Samengevat geeft de klankbordgroep ten aanzien van deze varianten de volgende voor- en nadelen aan:

Nadelen zuidelijke variant:

- Doorsnijdt buurtschap d'n Driehoek, dat van oudsher georiënteerd is op Keldonk;
- Doorsnijdt 2 huiskavels bij de meest zuidelijk gelegen aansluiting op de N279. Eén huiskavel wordt slechts in zeer beperkte mate geraakt. Voor de andere huiskavel wordt geadviseerd te kijken of het ontwerp nog wat kan worden aangepast om bedrijfsverplaatsing te voorkomen;
- Bij de meest zuidelijke gelegen aansluiting op de N279 wordt een weidevogelgebied aangetast, dit is niet het geval bij de centraal gelegen aansluiting op de N279;
- De wegenstructuur nabij het Hurkske is complex ('t Hurkske, nieuwe weg, parallelstructuur), waardoor de bewoners van het Hurkske meer overlast verwachten.
- 't Hurkske wordt gescheiden van de Meerbosweg.
- Er zijn meer parallelwegen nodig.

Voordelen:

- Dit is de meest rechte, directe route wat voor vrachtverkeer aantrekkelijker is;
- Weinig bochten, wat verkeersveiliger is en minder geluidoverlast geeft (geluid van vrachtwagens);
- Deze variant geeft het minste hinder voor Keldonk;
- Deze variant is het minst belastend voor archeologische en cultuur-historische waarden;
- Deze variant is de beste oplossing voor het wegnemen van de overlast in Boerdonk (verkeer van de Boerdonksedijk halen);
- De Laren wordt niet afgesneden;
- Er hoeft geen woonbebouwing te worden gesloopt.

Aansluiting N616:

Vanuit de klankbordgroep wordt geadviseerd voor de variant met een aansluiting op de Heuvelberg door een e T-splitsing te kiezen. Dit heeft meer maatschappelijk draagvlak. Bovendien wordt hierdoor de waardevolle knotwilgenstructuur aan de Rauwven gespaard.

Fietstunnel:

Vanuit de klankbordgroep wordt gepleit voor het realiseren van een fietstunnel voor een veilige fietsverbinding van met name schoolkinderen richting Keldonk. De provincie Brabant vraagt aandacht voor het sociale veiligheidsaspect van een fietstunnel in het buitengebied. In de donkere wintermaanden is een fietstunnel een risicodragend kunstwerk.

Omrijroutes:

Vanuit de klankbordgroep is aangegeven dat dit gevoelig ligt. Geadviseerd wordt omrijdbewegingen in het buitengebied zoveel mogelijk te voorkomen.

Water:

Waterhuishoudkundig gezien heeft het waterschap geen sterke voorkeur voor één van de varianten. Bij alle varianten speelt het kruisen met enkele watergangen en de Hurkske loop. Deze laatste watergang heeft zowel een EVZ opgave als een opgave voor beekherstel, zoals ook uit de Verordening ruimte van de provincie blijkt. De kruising van de weg met de Hurkse loop is voor het waterschap het belangrijkste

Daarnaast is de opvang van het afstromende hemelwater belangrijk.

Conclusie

De klankbordgroep heeft een bijzonder waardevolle bijdrage geleverd aan het gehele proces en heeft een helder maatschappelijk afwegingskader geschapen. De leden van de klankbordgroep zijn zich er terdege van bewust dat het aanleggen van de weg ergens pijn zal gaan doen en ook dat er geen consensus zal ontstaan. Wel is het helderder hoe de besluitvorming tot stand is gekomen en welk proces daaraan vooraf is gegaan. Ook is mede dankzij de klankbordgroep de communicatie over het project al vroeg op gang gebracht.

Er zal in het eerste kwartaal van 2012 een bijeenkomst worden belegd waarin de leden de werking van de klankbordgroep evalueren.