

Afwegingen om te komen tot een voorkeursalternatief

ARGUMENTEN:

Het zuidelijk alternatief heeft de voorkeur boven het noordelijk alternatief omdat:

1.1 Minder aantasting landschappelijke en cultuurhistorische waarden:

Het zuidelijk alternatief verstoort in mindere mate de landschappelijke structuur. Er worden minder percelen doorsneden en het gaat om percelen met een lagere landschappelijke waarde dan bij het noordelijk gelegen alternatief. Dit past beter bij de doelstelling dat de ingreep zo veel mogelijk rekening moet houden met bestaande waarden en functies.

1.2 Minder aantasting particuliere percelen:

Bij het zuidelijk alternatief is het aantal percelen dat wordt doorsneden kleiner dan bij het noordelijk alternatief. Bij het noordelijk alternatief is bovendien, afhankelijk van welk aansluitpunt op de N279 wordt gekozen, sprake van rigoureuze doorsnijding van 1, respectievelijk 2 huiskavels. Om die reden spreekt de ZLTO voorkeur uit voor het zuidelijk alternatief. Bij het zuidelijk alternatief wordt weliswaar 1 huiskavel doorsneden, maar via kleine aanpassingen in het ontwerp is de schade hier mogelijk beheersbaar. Dit past beter bij de doelstelling dat de ingreep zo veel mogelijk rekening moet houden met bestaande waarden en functies.

1.3 Geen aantasting burgerwoningen:

Bij het zuidelijk alternatief wordt, in tegenstelling tot het noordelijk alternatief, geen burgerwoning geraakt. Dit past beter bij de doelstelling dat de ingreep zoveel mogelijk rekening moet houden met bestaande waarden en functies. Een ander voordeel van het zuidelijk alternatief is dat weg niet tussen de bestaande woningen aan het Hurkske moet worden gelegd, maar parallel aan het Hurkske wordt gelegd. Hierdoor ontstaat weliswaar een zone waarin 2 (en indien sprake is van een parallelweg: 3) wegen op korte afstand van elkaar lopen, maar hier is wel meer ruimte voor. Overigens is het geen oplossing om het tracé van de zuidelijke ontsluiting op dit gedeelte over het bestaande Hurkske te laten lopen. De huisaansluitingen zouden hier dan allen moeten komen te vervallen.

1.4 Grondverwerving:

De afdeling grondzaken adviseert het zuidelijk alternatief, omdat dit vanuit oogpunt van grondverwerving beter is. Er hoeven bij het zuidelijk alternatief, variant Basis, minder percelen te worden verworven. Dit betekent tevens dat er minder procedures te verwachten zijn, wat gunstig is voor planning en kosten.

1.5 Geluid:

Alternatief Zuid, variant Basis, heeft in vergelijking met de andere varianten het minste geluidbelast oppervlak (gebieden met een geluidbelasting > 53 dB) tot gevolg. De verschillen op het gebied van geluid zijn verder te klein om onderscheid te maken tussen de varianten.

1.6 Input Klankbordgroep:

De meerderheid van de Klankbordgroep heeft een voorkeur voor het zuidelijk alternatief uitgesproken, onder andere omdat dit leidt tot minder overlast voor Keldonk, de Laren wordt niet afgesneden, dit alternatief is de meest directe route (en is daarmee het aantrekkelijkst voor vrachtwagens en zal het minste hinder veroorzaken doordat het het minst bochtige alternatief is), dit alternatief is minder ingrijpend voor de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied.

Aansluiting N279: de zuidelijkste aansluiting op de N279 verdient de voorkeur omdat:

1.7 Geen consequenties voor bereikbaarheid van truckcafé De Sluis:

De aansluiting met de N279 vindt in eerste instantie (voordat de N279 wordt opgewaardeerd) plaats via een verkeersregelininstallatie. Uit analyse blijkt dat bij een noordelijke aansluiting op de N279 de bestaande ontsluiting van De Sluis moet vervallen. Voor De Sluis moet dan een

nieuwe ontsluiting worden gemaakt, waarbij ook de brug over de Goorloop moet worden aangepakt (geschikt maken voor draaicirkel en gewicht vrachtwagens). Dit brengt extra kosten met zich mee. Bij de centraal gelegen aansluiting (alternatief Zuid, variant Aansluiting 1) speelt dit probleem alleen indien de opstelstroken op de N279 erg lang zijn. Dit zou mogelijk met goed uitontwerpen kunnen worden voorkomen. Bij een zuidelijk gelegen aansluiting met de N279 (alternatief Zuid, variant Basis) kan de bestaande aansluiting van De Sluis zonder meer blijven voortbestaan en zijn geen extra maatregelen nodig.

1.8 Duurzaamste oplossing bij opwaardering van de N279:

Uit overleg met de provincie is gebleken dat, na opwaardering van de N279, de aansluiting tussen de zuidelijke ontsluitingsweg en de N279 ongelijkvloers wordt gemaakt. Het ruimtebeslag van de 2 mogelijke kruispuntvormen (half klaverblad of een Haarlemmermeeraansluiting) is in beeld gebracht. Een noordelijk gelegen aansluiting zal in dat geval meer hinder op Keldonk (en de nog te realiseren nieuwbouw in Keldonk zuid) veroorzaken. Een centrale aansluiting op de N279 heeft als consequentie dat er veel bestaande panden moeten worden gesloopt om een ongelijkvloerse kruising mogelijk te maken. Een zuidelijke aansluiting kent deze nadelen in mindere mate. Wel zal bij deze aansluiting het hoogteverschil van het kanaal moeten worden overbrugd indien de N279 na opwaardering aan de andere kant van het kanaal wordt aangelegd. De provincie is hier van op de hoogte. Het is nog onduidelijk of de opwaardering van de N279 doorgaat en zo ja, in welke vorm dit gebeurt.

Aansluiting N616: de variant T-aansluiting N616 (Heuvelberg) verdient de voorkeur omdat:

2.1 Goede toekomstwaarde:

De zuidelijke ontsluiting loopt nabij Heuvelberg over het uitbreidingsgebied van bedrijventerrein Molenakker. Bij de variant T-aansluiting N616 is sprake van een centrale ligging van de weg door het plangebied. Bij de andere variant vormt de nieuwe weg de zuidoostgrens van het uitbreidingsgebied. Beide varianten hebben goede potenties voor de uitbreiding van Molenakker. De variant T-aansluiting verdient een lichte voorkeur: het percentage uitgeefbaar is hoger en er kan gebruik gemaakt worden van bestaande infrastructuur om de nieuwe bedrijven te ontsluiten (Bussele en, na aanpassing en diverse procedures, Rauwven).

2.2 Meer maatschappelijk draagvlak:

De variant T-aansluiting Heuvelberg is een resultante van de Klankbordgroep en kan daarmee op groter maatschappelijk draagvlak rekenen.

2.3 Beter vanuit de optiek van grondverwerving:

De afdeling grondzaken verwacht dat de grond voor deze variant makkelijker verworven kan worden.

Noot: deze variant is bestempeld als T-aansluiting. Dit ziet nog niet toe op de concrete verkeerskundige uitwerking. De kruispuntoplossing tussen ZO-Erp en N616 zal in later stadium worden uitgewerkt als voorrangskruising.

KANTTEKENINGEN:

Er zijn ook kanttekeningen te plaatsen bij het zuidelijk alternatief en meer specifiek alternatief Zuid, variant Basis:

1.1 Ingrijpender effect natuurwaarden:

Het zuidelijk alternatief is ingrijpender voor ecologische waarden dan het noordelijk alternatief. Alternatief Zuid, variant Aansluiting 2 (meest noordelijk gelegen aansluiting op de N279) doorkruist een belangrijke dassenburcht. De variant scoort hierdoor zeer negatief. Vanuit de provincie is aangegeven dat deze variant daarom geen optie is. De varianten van het zuidelijke alternatief met een zuidelijke aansluiting op de N279 (alternatief Zuid, variant Basis) of een centrale aansluiting op de N279 (alternatief Zuid, variant Aansluiting 1) hebben een vergelijkbare invloed op ecologische waarden. Beiden raken een kleine dassenburcht en gaan door een broedgebied voor

weidevogels. In deze gevallen zijn echter mitigerende maatregelen te treffen om de negatieve effecten te verzachten. Hierover is reeds contact geweest met de provincie, IVN en Weidevogelgroep Boerdonk.

1.2 Ecologische hoofdstructuur:

Alternatief Zuid, variant Basis raakt in het meest westelijk gelegen deel (nabij de N279) een stukje van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Gebleken is dat dit een versnipperd stukje EHS is, dat nog hoort bij het grote EHS-gebied aan de andere zijde van de Zuid-Willemsvaart en de N279. De provincie heeft aangegeven dat om die reden geen belemmeringen te verwachten zijn en dat zij af wil van de versnipperde stukjes. Hierbij denkt de provincie aan een herbegrenzing van de EHS, waarna alternatief Zuid, variant Basis geen overlap meer heeft met de EHS.

1.3 Meer parallelwegen nodig:

Het zuidelijk alternatief vraagt om de aanleg van meer parallelwegen om de bestaande woningen en bedrijven na doorsnijding door de weg goed te ontsluiten, dan het noordelijk alternatief. Daar tegenover staat dat de gebieden aan weerszijden van het nieuwe tracé bij het zuidelijk alternatief beter met elkaar verbonden blijven dan bij het noordelijk alternatief. De Laren wordt niet afgesneden bij het zuidelijk alternatief en door de gunstiger ligging van de rotondes (met name op de Boerdonksedijk) is er sprake van minder barrièrewerking door de nieuwe weg. Indien er voor wordt gekozen een rotonde nabij Hurkske-Meerbosweg aan te leggen kan een deel van de parallelstructuur komen te vervallen.

1.4 Omrijbeweging vanuit Keldonk bij opwaardering van de N279:

Bij bepaalde varianten voor de mogelijke opwaardering van de N279 komt de bestaande aansluiting van Keldonk op de N279 (Morgenstraat) te vervallen. Indien wordt gekozen voor de alternatief Zuid, variant Basis, wordt gekozen voor de meest zuidelijke aansluiting op de N279. Dit betekent dat de bewoners van Keldonk verder moeten omrijden om op de N279 te komen dan bij een meer noordelijk gelegen aansluiting op de N279. Uit het verkeersmodel blijkt dat dit echter geen nadelige consequenties heeft op het gebruik van de Zuidelijke Ontsluitingsweg richting de N279: er is geen risico dat de bewoners van Keldonk om die reden de weg door Erp gaan kiezen als verbinding richting Veghel en A50. Indien dit wel het geval zou zijn geweest, zou de doelstelling van de Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp onder druk komen te staan (leefbaarheid kern Erp).

1.5 Input Klankbordgroep

Verschillende leden van de Klankbordgroep plaatsen kanttekeningen bij het zuidelijke alternatief. Dit alternatief doorsnijdt buurtschap d'n Driehoek, dat van oudsher georiënteerd is op Keldonk en sterke onderlinge relaties heeft. De routes binnen het buurtschap en naar Keldonk blijven voor het merendeel van het buurtschap echter gegarandeerd via de Trentweg en de Boerdonksedijk. Alleen de bewoners van de Teuwseler worden geconfronteerd met grote omrijroutes. Het gaat hierbij om circa 5 huishoudens. Voorts is in de klankbordgroep aangegeven dat het zuidelijk alternatief, zowel bij variant Basis als bij de centrale aansluiting op de N279, een broedgebied voor weidevogels doorsnijdt. Uit overleg met de IVN en de Weidevogelgroep Boerdonk is echter gebleken dat er goede mitigerende maatregelen te treffen zijn.

1.6 Blijvende geluidhinder in Erp:

Zoals uit het MER en de tracékeuzenotitie blijkt, is er ook na aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsweg sprake van geluidhinder in de kern van Erp. Ongeacht voor welke tracévariant gekozen wordt. Geconstateerd is dat deze hinder niet is weg te nemen. De weg door Erp wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg type 1. Bij dit type weg hoort een intensiteit van maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal. Als de Zuidelijke Ontsluitingsweg wordt gerealiseerd neemt het verkeer in de kern af tot onder deze norm. Ook wordt de weg door Erp afgewaardeerd naar 30 km/u. Toch blijft de geluidhinder aanwezig. Dit komt omdat de bebouwing veelal dicht op de weg staat. Om die reden is het niet mogelijk om de hinder tot onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde terug te dringen. Overigens zal, na opwaardering van de N279, het verkeer door de kern van Erp nog verder afnemen. Dit is uit het verkeersmodel gebleken. Dit zal een positief effect hebben op de geluidhinder.

2.1 T-aansluiting N616 verkeerskundig geen voorkeur:

Vanuit de afdeling verkeer is aangegeven dat een rotonde verkeerskundig voorkeur verdient boven een T-aansluiting. De rotonde-oplossing zoals weergegeven op bijlage 1 is veiliger en haalt bovendien de doorgaande lijn uit de weg Gemert-Erp. Hierdoor zijn weggebruikers eerder geneigd de Zuidelijke Ontsluitingsweg te kiezen in plaats van (automatisch) rechtdoor te rijden. Qua intensiteiten is een T-aansluiting echter wel mogelijk. Uit het verkeersmodel blijken dat de intensiteiten niet dermate hoog zijn dat een rotonde noodzakelijk is vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Voor fietsverkeer zijn beide varianten (zowel rotonde, als T-aansluiting) niet optimaal. In geval van een rotonde (bijlage 1) moeten fietsers eerst een stukje zuidwaarts rijden en vervolgens 2 keer oversteken om hun route richting Gemert te vervolgen. Bij een T-aansluiting is sprake van een enkele haakse oversteek. Het overzicht is hierbij wel goed. Ook wordt het verkeer komende vanaf de Zuidelijke Ontsluitingsweg (vanuit de richting N279) al geremd door de rotonde die ter hoogte van uitbreidingsgebied Molenakker II ligt. Er is onderzocht of het beste van beide varianten gecombineerd kan worden (realisatie van een rotonde, maar dan ter hoogte van Heuvelberg, waarbij de Zuidelijke Ontsluiting midden over uitbreidingsgebied Molenakker II loopt). In dit geval zou er een extra parallelstructuur aangelegd moeten worden om het oostelijk deel van Molenakker II bereikbaar te maken. Deze structuur kost veel ruimte (moet geschikt zijn voor vrachtwagens) en neemt daarmee voordeel van het maatschappelijk draagvlak weg. Om die reden wordt geadviseerd de variant T-aansluiting N616 te kiezen. Bij het verder uitontwerpen van het voorkeursalternatief wordt deze aansluiting beter vormgegeven, zodat de Zuidelijke Ontsluiting een duidelijke hoofdroute wordt en de rechte verbinding tussen Gemert en Erp er uit gehaald wordt.