

Adviesgroep/Stuurgroep Brainport Oost

Bijlage voor Adviesgroep Brainport Oost 8 september 2010
 Stuurgroep Brainport Oost 10 september 2010.
aangepast na de behandeling in de Stuurgroep van 10 september 2010

Afweging van de alternatieven voor de Noordoostcorridor,

0. Voorwoord

Voorliggende notitie is bedoeld om tot een transparante en zorgvuldige keuze te komen voor het voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor van de Zuidoostvleugel van BrabantStad.

Een eerdere versie van het afwegingskader is besproken in de Stuurgroep Noordoostcorridor op 26 februari 2010. De resultaten van die bespreking zijn in voorliggend afwegingskader verankerd. Het afwegingskader is aangevuld met de resultaten van de werkateliers, die zijn georganiseerd naar aanleiding van de vragen van de Stuurgroep op 26 februari j.l.

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding voor het onderzoek naar de Noordoostcorridor geschetst. In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten geschetst die het ruimtelijk kader bepalen voor de Noordoostcorridor. In hoofdstuk 3 wordt de opbouw van de te maken afweging beschreven aan de hand van drie vragen

- is nut- en noodzaak van aanleg van nieuwe infrastructuur aangetoond?
- bieden één of meerdere alternatieven oplossingen voor de beschreven knelpunten?
- welk alternatief scoort vervolgens het beste bij een integrale afweging van alle aspecten?

In hoofdstuk 4 worden de alternatieven en varianten kort beschreven. In hoofdstuk 5 worden de antwoorden gegeven op de vragen die bepalend zijn voor de te maken afweging. In hoofdstuk 6 zijn de conclusies uit het voorgaande kort samengevat in de vorm van een overall afweging.

1. Inleiding

Het rijk en de regionale overheden (provincie, SRE, gemeenten en anderen) hebben gezamenlijk de koers bepaald voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van Zuidoostvleugel van BrabantStad. Het hoofddoel is dat de Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant vanuit diens spilfunctie een grote bijdrage kan blijven leveren aan de verdere versterking van de concurrentiekracht van de Toptechnologie regio Zuidoost Nederland in Europa en daarmee aan de nationale economie, en de daarvoor benodigde ruimtelijk/fysieke randvoorwaarden (Basics/Quality of life) worden gecreëerd. Daarnaast moet deze ontwikkeling bijdragen aan een goed woon- en leefklimaat van inwoners van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond. De uitvoering van de beoogde doelen uit de MIRT-verkenning en de afspraken uit het Bereikbaarheidsprogramma voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad vindt integraal en samenhangend plaats door:

1. Het verbeteren van de bereikbaarheid, de betrouwbaarheid en robuustheid van het nationale en regionale verkeerssysteem en het vergroten van de leefbaarheid in het Rijk van Dommel en Aa (RvDA, voorheen Middengebied) door realisatie van een verkeersnetwerk om Eindhoven en Helmond.;
2. Het versterken (en uitwerken) van het Rijk van Dommel en Aa tot een hoogwaardig recreatie-, rust- en uitloopegebied met daarin groene en blauwe structuren;
3. Het sturen van de verstedelijking - waaronder MEROS - door nieuwe woon- en werklocaties niet in het Rijk van Dommel en Aa te ontwikkelen, maar in Eindhoven, Helmond en langs de ontwikkelingsassen A2 - Brainport Avenue- en N279.

De Noordoostcorridor staat niet op zichzelf, maar is een onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Brainport tussen Eindhoven en Helmond boven en onder het Wilhelminakanaal. Voor de Noordoostcorridor is de verwachting dat deze nuttig en noodzakelijk is voor een goede bereikbaarheid, de kwaliteit van leven en wonen en de robuustheid van het wegennetwerk. Daarnaast is de Noordoostcorridor van belang voor het benutten van kansen in de bredere gebiedsontwikkeling voor Brainport, waarbij bereikbaarheid samenhangt met ruimtelijk-economische en groenblauwe

ontwikkeling. Voor die Noordoostcorridor is een vijftal alternatieven beschreven en onderzocht in het kader van het plan-MER. Het plan-MER is gekoppeld aan de vaststelling van een partiële herziening van de provinciale structuurvisie, die voorziet in de aanduiding van een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor. Het voorkeursalternatief wordt in de project-m.e.r. procedure verder onderzocht en uitgewerkt.

De beschrijving van het voorkeursalternatief is gebaseerd op het plan-MER en de afweging van andere aspecten (o.a. kosten, ruimtelijke uitgangspunten, bestuurlijk draagvlak). Bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief is eerder voorgesteld – om tijd te winnen en in lijn met het programma ‘Sneller en Beter’ (op basis van advies Commissie Elverding)- tegelijkertijd de Notitie reikwijdte en detailniveau voor de project-m.e.r. procedure worden vastgesteld. De project-m.e.r. procedure is op zijn beurt gekoppeld aan een provinciaal inpassingsplan, de eerstvolgende formele stap in de richting van de realisatie van de Noordoostcorridor. Omdat aan een eventuele koppeling van beide procedures bestuurlijk relevante voor- en nadelen zijn verbonden is dit een apart bestuurlijk bespreekpunt.

Het plan-MER en de beschrijving van de kosten van de verschillende alternatieven en varianten zijn beschikbaar. Dat betekent dat ambtelijk en bestuurlijk kan worden voorgesorteerd op de keuze van het voorkeursalternatief.

Voorliggende notitie is bedoeld als afwegingskader voor de onderbouwing van de keuze voor het voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor van de Zuidoostvleugel van BrabantStad. Die keuze heeft het karakter van een advies aan het college van Gedeputeerde Staten en wordt gebruikt bij de voorbereiding van en besluitvorming over de partiële herziening van de structuurvisie en de Notitie reikwijdte en detailniveau voor de project-m.e.r.procedure.

Wijziging Wet milieubeheer per 1 juli 2010

De wijziging van de Wet milieubeheer is bedoeld om de beoordeling van de milieu-effecten en de inzet van de commissie voor de m.e.r. meer toe te spitsen op de aard van het voorgenomen initiatief. Milieuvergunningen zonder passende beoordeling kunnen volstaan met een zogenaamde Beperkte procedure. De Beperkte procedure is een flinke vereenvoudiging van de bestaande procedure.

Voor ruimtelijke plannen (zoals de Noordoostcorridor zowel plan-MER als besluit-MER) is de uitgebreide procedure van toepassing. De term besluit-MER. wordt vervangen door project-MER. Afhankelijk van de aard van het initiatief is sprake van een eenvoudige dan wel een uitgebreide project-m.e.r procedure.

De figuur van de “Startnotitie” en “Richtlijnen” verdwijnen en worden vervangen door een Notitie reikwijdte en detailniveau (R&D)”. Nieuw is de verplichting om de notitie R&D te publiceren en de mogelijkheid te bieden voor het indienen van zienswijzen. Dit geldt ook met terugwerkende kracht voor de Notitie R&D voor de plan-MER, vandaar dat deze van 15 juni tot en met 27 juli ter inzage is gelegd. Op verzoek kan de commissie voor de m.e.r. advies uitbrengen over de notitie R&D. De verplichting om een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uit te werken komt na 1 juli te vervallen.

2. Het ruimtelijk kader

In dit stadium van de besluitvorming gaat het om een integrale afweging van een mogelijk tracé voor de Noordoostcorridor voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad. De formele besluitvorming daarover zal plaatsvinden op basis van een partiele herziening van de provinciale structuurvisie.

Koppeling aan de besluitvorming over die provinciale structuurvisie was planningstechnisch niet haalbaar. De basisprincipes uit de ontwerp-structuurvisie spelen echter wel een belangrijke rol bij de afweging van het tracé voor de Noordoostcorridor.

2.1. Uitgangspunten

De provincie Noord-Brabant zet zich in voor de ruimtelijke kwaliteit van Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijk beleid (structuurvisie 2010) tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in deze structuurvisie de ‘rode’ draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt.

De provincie wil haar doelen bereiken door samen te werken met de partners in Brabant: gemeenten, waterschappen en maatschappelijke partijen. Regionale samenwerking is hierbij het sleutelwoord. De provincie kiest voor helderheid in haar positie, staat voor de ontwikkeling, ordening en bescherming van de provinciale belangen en voor ruimte voor partners om via samenwerking en stimulering bij te dragen aan de ruimtelijke kwaliteit in Brabant. Inhoudelijk kiest de provincie voor:

- Sterk stedelijk netwerk BrabantStad
- Versterking van economische kenniscluster
- Vergroting van (inter)nationale bereikbaarheid
- Concentratie van verstedelijking
- Groene geledingszones tussen steden
- Een robuust water en natuursysteem
- Goed bereikbare recreatieve voorzieningen
- Beleefbaarheid van stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur
- Behoud en versterking van regionale contrasten
- Vitaal en divers platteland (landelijk gebied)
- Een betere waterveiligheid door preventie
- Koppeling van waterberging en droogtebestrijding
- Ruimte voor duurzame energie

2.2. Infrastructuur?

Het infrastructuurnetwerk van de provincie Noord-Brabant bestaat uit een fijnmazig en samenhangend netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, luchthavens en buisleidingen. De Brabantse infrastructuur maakt deel uit van het internationale netwerk van infrastructuur in Noordwest Europa. Vanwege de ligging tussen de grote stedelijke netwerken in Noordwest Europa, heeft het Brabantse infrastructuurnetwerk een belangrijke functie in het (inter)nationale goederenvervoer, bijvoorbeeld van Rotterdam richting het Ruhrgebied en Antwerpen. De internationale bereikbaarheid is in toenemende mate een concurrentiefactor tussen economische regio's. Het gewicht hiervan neemt toe omdat Brabant als economische regio concurreert met economische regio's in de hele wereld. Een sterk OV-netwerk BrabantStad is hierbij belangrijk.

De komende periode zal de druk op het infrastructuurnetwerk nog sterk toenemen: tot 2030 verwacht de provincie dat de mobiliteit groeit (bron: Structuurvisie Brabant 2010). Het goederenvervoer kan, als de huidige trend zich doorzet, in deze periode zelfs verdubbelen. Dit betekent dat de provincie de komende periode nog sterk zal moeten inzetten op verbetering van de bereikbaarheid. De ligging van de stedelijke concentratiegebieden aan internationale assen en de verbinding tussen de verschillende stedelijke concentratiegebieden (door de regionale assen) zijn cruciaal voor het economisch functioneren van Brabant. De provincie streeft naar:

1. Betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Bevorderen bereikbaarheid.

Ad 1. Betere verknoping infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen

De provincie streeft naar een betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. De opgave is om de (inter)nationale concurrentiepositie van Brabant te versterken door economische kerngebieden, waaronder hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten, te ontwikkelen. De provincie wil dat het landschap meer aandacht krijgt bij uitbreiding en aanleg van infrastructuur, omdat een goede afstemming van de vormgeving van wegen met de omgeving bijdraagt aan de kwaliteit van Brabant.

Ad 2. Bereikbaarheid

De provincie streeft naar een verbetering van de bereikbaarheid van Brabant. De ambitie is om Brabant aan te sluiten op het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen naar de Vlaamse Ruit (via Breda) en naar het Ruhrgebied (via Eindhoven). Investerings in de bereikbaarheid van de luchthaven Eindhoven dragen bij aan het vestigingsklimaat van Brainport Zuidoost-Brabant. Ook de bereikbaarheid tussen steden en tussen steden en omliggende regio's wil de provincie verbeteren. Dit betekent dat er aanpassingen plaatsvinden aan een aantal wegverbindingen en dat ook de bereikbaarheid over water en per spoor wordt verbeterd. Dit is belangrijk om de economie van Brabant concurrerend te houden ten opzichte van andere regio's.

Een betere bereikbaarheid per spoor draagt ook bij aan een gezonde en veilige leefomgeving. Daarom wil de provincie het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk over speciaal daarvoor geschikt gemaakte spoorinfrastructuur laten plaatsvinden ('goederenruit'), op afstand van bevolkingsconcentraties. Om het goederenvervoer over water te stimuleren zet de provincie in op verbetering van de vaarweginfrastructuur. Maar de provincie wil ook de mogelijkheden van transport door buisleidingen optimaal benutten. Dit alles leidt tot vermindering van congestie op de weg.

De provincie wil voorgaande doelen bereiken via integrale gebiedsopgaven. De MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad is een voorbeeld van een dergelijke integrale gebiedsopgave.

In de beschrijving van de resultaten van de stuurgroepvergadering van 26 februari is dit als volgt verwoord: De Stuurgroep erkent dat de Noordoostcorridor niet op zichzelf staat, maar verbonden is aan de ontwikkelingen in het Rijk van Dommel en Aa en andere onderdelen in de Zuidoostvleugel BrabantStad/ Brainportgebied. Dat bovendien het al jaren bestaande bereikbaarheidsvraagstuk in de regio in de afgelopen jaren een grote sprong vooruit heeft gemaakt, door te kiezen voor een integrale invulling vanuit de Brainportgedachte.

3. Afweging

De keuze voor een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor is het beoogde sluitstuk van 30 jaar discussie over de mobiliteit en de bereikbaarheid voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad.

Het is niet zonder reden dat de discussie al lang loopt. De concentratie van kennisintensieve bedrijven en instellingen van top niveau maakt de Zuidoostvleugel van BrabantStad/Brainport Eindhoven tot de toonaangevende kennis- en innovatieregio voor Nederland en één van de belangrijke kennisregio's van Europa. Ruimte voor ontwikkeling is van levensbelang voor de Brainport om zijn positie vast te houden en te versterken.

Daarbij gaat het niet alleen om de ruimte voor bedrijvigheid, maar ook om de ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving voor de huidige bewoners en de boogde instroom van kenniswerkers. Tegelijkertijd bevindt de Zuidoostvleugel van BrabantStad zich midden in het stroomgebied van de Dommel en de Aa. Twee beeksystemen met een provinciale en nationale uitstraling, die staan voor belangrijke ecologische kwaliteiten en fungeren als een klimaatbestendig watersysteem.

Het grote belang van de Zuidoostvleugel van Brabant stad voor mens, milieu en economie vraagt om een zorgvuldige afweging. Op voorhand is duidelijk dat er geen eenvoudige oplossing is, dat de consequenties - van welke oplossing dan ook - ingrijpend zullen zijn en dat veel aandacht nodig is voor een zorgvuldige mitigatie en compensatie om tot een aanvaardbare keuze te komen.

Het vertrekpunt voor die keuze is de ambitie om een ruimtelijk-economische ontwikkeling mogelijk te maken, de voorwaarden te scheppen voor de daarvoor noodzakelijke mobiliteit en bereikbaarheid en een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van leven en wonen in het Rijk van Dommel en Aa en de gebouwde omgeving. Om de keuze voor aanleg van een Noordoostcorridor te kunnen verantwoorden moeten op hoofdlijnen drie vragen worden beantwoord:

1. Is nut- en noodzaak van aanleg van nieuwe (en op te waarderen) infrastructuur aantoonbaar?
2. Bieden één of meerdere alternatieven oplossingen voor de beschreven knelpunten c.q. ontwikkelingskansen?
3. Welk alternatief scoort het beste als het gaat om de gevolgen voor milieu, leefomgeving, verkeer en kosten (kosten voor de aanleg zelf en kosten voor aanvullende maatregelen als gevolg van effecten door de aanleg).

Voorgaande houdt in dat discussie over realisatie van de Noordoostcorridor stopt wanneer nut- en noodzaak niet kunnen worden aangetoond. Vervolgens zijn alleen die alternatieven interessant die een oplossing bieden voor de geschetste knelpunten. De resterende alternatieven (en varianten) kunnen dan onderling tegen elkaar worden afgewogen op basis van de gevolgen voor milieu, leefomgeving, verkeer en kosten. Daarbij kan ook de mate van oplossend vermogen nog een rol spelen. Uiteraard past daarbij een referentie aan de uitgangspunten voor de ontwerp provinciale structuurvisie en een beschrijving van het bestuurlijke draagvlak voor de verschillende alternatieven en varianten.

In het verlengde van de MIRT-verkenning is bij de voorbereiding van de afweging gekozen voor een brede Stuurgroep met vertegenwoordigers van het rijk, de provincie, de regio, betrokken gemeenten en waterschappen en Adviesgroep met vertegenwoordigers van de maatschappelijke organisaties. De vaststelling van de partiële herziening van de structuurvisie is een provinciale verantwoordelijkheid. Er is de provincie echter veel gelegen aan een breed bestuurlijk draagvlak voor en waar mogelijk consensus over het voorkeursalternatief.

De informatie voor de afweging wordt geleverd door het plan-MER en een aparte notitie inzake de kosten. Nut en noodzaak komt aan de orde in hoofdstuk 2 van het plan-MER. Het oplossend vermogen (verkeer en bereikbaarheid) komt aan de orde in hoofdstuk 5. De aspecten voor milieu en gezondheid worden beschreven in de hoofdstukken 6 tot en met 9.

De conclusies van het plan-MER en de kostennotitie komen terug in de onderbouwing van het voorkeursalternatief in de partiële herziening van de structuurvisie. De resterende vragen en aandachtspunten worden zoveel mogelijk vertaald in de Notitie reikwijdte en detailniveau voor de project-m.e.r.procedure en de daarin uitgewerkte alternatieven.

4. Alternatieven en varianten

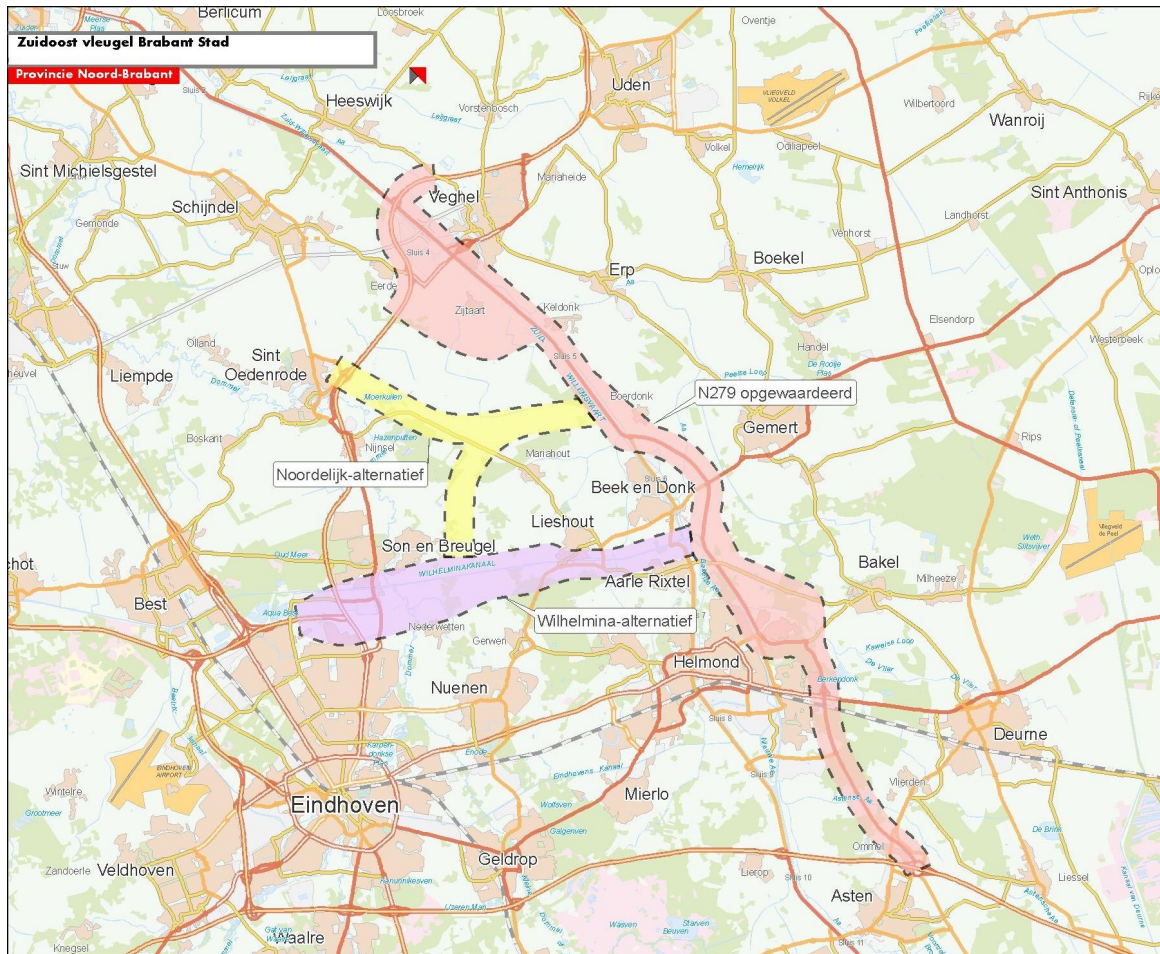
In het plan-MER zijn de volgende alternatieven naast het nul-alternatief onderzocht:

- Opwaarderen N279
- Wilhelmina-alternatief zonder opwaarderen N279
- Wilhelmina-alternatief met opwaarderen N279
- Noordelijk alternatief A50 met opwaarderen N279
- Noordelijk alternatief A58 met opwaarderen N279.

Van deze 5 alternatieven zijn de effecten op natuur, LCA (landschap, cultuurhistorie en archeologie), bodem en water, woon- en leefmilieu (geluid, lucht, externe veiligheid, klimaat en gezondheid) bepaald. Ook is nagegaan wat de verkeerseffecten zijn, gericht op bereikbaarheid, de gevolgen voor bewoond gebied, het Rijk van Dommel en Aa en het gebied ten noorden van het Wilhelminakanaal, voor het Rijks- en provinciale wegennet, voor de robuustheid van het netwerk en op de verkeersveiligheid. Naast de 5 alternatieven zijn ook vier varianten onderzocht:

- een omleidingen bij Veghel, relevant bij het opwaarderen van de N279;
- een omleiding bij Helmond, idem;
- de alternerende ligging (zuid-noord-zuid) bij het Wilhelmina-alternatief;
- bruggen in plaats van tunnels bij het Dommeldal en Laarbeek, relevant bij Wilhelmina-alternatief en Noordelijk alternatief A58 (Dommeldal).

Deze varianten zijn waar relevant onderdeel van een aantal alternatieven.



5. Beoordeling

In het plan-MER is steeds per aspect met ++, +, 0, - en -- aangegeven hoe de verschillende alternatieven scoren ten opzichte van het nulalternatief. Vanwege het verschillende karakter van de aspecten is een eenvoudige optelsom van +, - en 0 niet mogelijk. De verhouding van +, -, 0 per alternatief geeft wel een eerste beeld, maar de uiteindelijke afweging kan niet anders dan een kwalitatieve zijn. In de onderstaande paragrafen wordt kort ingegaan op de aard en de wijze van afweging voor de verschillende aspecten. Een overzicht is opgenomen in bijlage 1.

5.1. Nut en noodzaak

Dit aspect kent alleen de kleuren zwart of wit. In essentie gaat het hierbij om de beantwoording van de vraag of nut- en noodzaak van de voorgestelde oplossing onomstotelijk zijn vast te stellen op basis van het geformuleerde probleem en de mogelijke alternatieve oplossingen. Bij de afwegingen inzake bereikbaarheid en mobiliteit wordt de ZevenSprong van Verdaas gebruikt om de nut- en noodzaak van de benodigde aanpassing van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur voor de Noordoostcorridor aan te tonen.

De tekst in de inleiding van deze notitie gaat in op stap 1 van Verdaas. Er is brede bestuurlijke overeenstemming over de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling voor de Zuid-oostvleugel van BrabantStad/Brainport.

In hoofdstuk 2 van het plan-MER is nut en noodzaak ook beschreven. Onderzoek naar de andere elementen van de Zevensprong van Verdaas (stappen 2 tot en met 5) wijst uit dat deze onvoldoende oplossend vermogen hebben. Per stap is beschreven volgens welke projecten en ambities aan de bereikbaarheid gewerkt wordt zoals het landelijk prijsbeleid (stap 2), Wegwijs A2/Bramm (stap 3), het beoogde HOV-netwerk (stap 4), het benuttingsprogramma BBZOB (stap 5) en reeds voorgenomen aanpassingen van bestaande infrastructuur (stap 6)

De conclusie in het plan-MER is dat aanpassing van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur nuttig en noodzakelijk is met het oog op de breed gedragen ruimtelijk-economische ambities voor de regio en de daarbij behorende eisen en wensen ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid. Het onderzoek van de alternatieven en varianten wijst uit welke alternatieven in welke mate bijdragen aan de beoogde doelstellingen/oplossing van de geformuleerde knelpunten.

In de beschrijving van de resultaten van de stuurgroepvergadering van 26 februari is dit als volgt verwoord: De Stuurgroep erkent dat de urgentie – en daarmee nut en noodzaak - voor een oplossing van de bereikbaarheidsproblemen onverminderd hoog is, dat niets doen achteruitgang in de regio betekent en leidt tot enorme problemen met de bereikbaarheid en het niet kunnen realiseren van de kwaliteitsverbetering van het Rijk van Dommel en Aa (bijvoorbeeld omdat de A270 niet kan worden afgewaardeerd). Daarom is snelheid met zorgvuldigheid geboden om een volgende stap naar een project-m.e.r. fase en inpassingsplan voor een voorkeursalternatief te kunnen gaan zetten.

5.2. Oplossend vermogen

In tweede instantie moet worden bepaald of één of meerdere alternatieven en varianten ook daadwerkelijk bijdragen aan oplossing van de geformuleerde problemen. Daarbij gaat het niet alleen om het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem maar ook om verbetering van de kwaliteit van leven en wonen in het Rijk van Dommel en Aa en vergroting van de robuustheid van het rijkswegennet. Doel van het project is dat de verkeerssituatie in het gebied verbetert door meer verkeer te leiden over ‘stroomwegen’ (wegen met grote capaciteit), het verkeer beter te laten doorstromen en terugdringing van het oneigenlijke verkeer over wegen in het landelijk gebied (Rijk van Dommel en Aa) en door de dorpen en steden.

In het beoordelingskader is dit vertaald in een aantal aspecten. Vanwege het grote belang dat wordt gehecht aan die aspecten moet het voorkeursalternatief in ieder geval:

- Leiden tot verbetering van de bereikbaarheid van de hoeken van de Brainport
- Leiden tot vermindering van het verkeer in het Rijk van Dommel en Aa (N270, N614, N615)
- Leiden tot vermindering van het verkeer door bewoond gebied
- Leiden tot vergroting van de robuustheid (incidentbestendigheid en toekomstbestendigheid)

Ook hier is de afweging in eerste instantie zwart-wit. Als een alternatief niet bijdraagt aan oplossing van het probleem, komt het niet meer in aanmerking als voorkeursalternatief en is een afweging van de milieugevolgen en kosten niet relevant. Als een alternatief op alle vier de aspecten positief scoort kan bij de verdere afweging en keuze van het voorkeursalternatief de mate waarin een alternatief bijdraagt aan de oplossing bepalend zijn.

Het beeld dat uit de resultaten tot nu toe in het plan-MER naar voren komt is als volgt:

aspect	Opwaarderen N279	Wilhelmina zonder opw N279	Wilhelmina met opwaarderen N 279	Noordelijke alternatief A50	Noordelijke alternatief A58
VERKEER					
Bereikbaarheid hoeken/clusters Brainport	+	0	+	+	+
Gevolgen verkeer bewoond geb.	0	+	+	0	+
Gevolgen verkeer groene midden- gebied (RvDA)	0	++	++	+	+
Robuustheid netwerk	0	++	++	0	+

Uit de tabel kan worden afgeleid dat het opwaarderen van de N279 sec weliswaar een bijdrage levert aan verbetering van de bereikbaarheid van de hoeken/clusters van de Brainport maar geen oplossing biedt voor het verkeer in het bewoonde gebied, het Rijk van Dommel en Aa en de robuustheid van het netwerk.

Een goede oost-west verbinding is een belangrijke voorwaarde voor verbetering van de situatie in bewoond gebied, het Rijk van Dommel en Aa en de robuustheid van het netwerk. De tabel wijst uit dat het alternatief A50 simpelweg te ver van de Zuidoostvleugel af ligt om op een volwaardige oplossing te kunnen bieden voor het bewoonde Rijk van Dommel en Aa en de robuustheid van het netwerk.

In mindere mate geldt dit ook voor het Wilhelmina-alternatief zonder opwaardering van de N279. Daarmee ontstaat onvoldoende meerwaarde voor de bereikbaarheid van de hoekpunten/clusters van de Brainport.

Uit de cijfers blijkt dat het interessant is om nader te kijken naar de wijze van opwaardering van de N279. Een nadere analyse wijst uit dat gedeeltelijke opwaardering geen reële optie is (zie ook hierna). Bij de verdere vormgeving is het wel van belang duidelijk aan te geven hoe het verkeer op de ruit zich verhoudt tot het noord-zuid verkeer via de N279. Wordt bij één van beide verkeerstromen de prioriteit gelegd of worden beide verkeerstromen als gelijkwaardig beschouwd.

De robuustheid van de oplossingen bestaat uit voldoende restcapaciteit in het hele wegennet voor flexibiliteit bij calamiteiten, gekoppeld aan een gunstige ligging om ongewenst gebruik van het onderliggend wegennet te voorkomen. De robuustheid wordt ook bepaald door de mogelijkheden om toekomstige ontwikkelingen op te vangen. Die neemt aanmerkelijk toe bij de combinatie van een goede oost-west verbinding met opwaardering van de N279. Zonder opwaardering is in 2020 de grens bereikt, met opwaardering is er in 2020 nog 40% ruimte in het netwerk.

De conclusie van voorgaande is dat twee alternatieven daadwerkelijk oplossend vermogen / ontwikkelingskansen bieden, te weten het Wilhelmina-alternatief inclusief opwaardering van de N279 en in duidelijk mindere mate het Noordelijk Alternatief A58 (ook inclusief opwaarderen N279).

In de beschrijving van de resultaten van de stuurgroepvergadering van 26 februari is voorgaande als volgt verwoord: De Stuurgroep is van mening dat het Wilhemina-alternatief inclusief opgewaardeerde N279 het grootste oplossend vermogen heeft inzake de bereikbaarheidsvraagstukken voor de Zuidoost-Vleugel van BrabantStad en het Rijk van Dommel en Aa. Alle andere oplossingen bieden minder of onvoldoende oplossend vermogen voor de bereikbaarheid in balans met het benutten van kansen in het Rijk van Dommel en Aa.

5.3. Ruimtelijke ontwikkelingskansen

Zoals eerder aangegeven vormt de beoogde ruimtelijk-economische ontwikkeling het vertrekpunt voor de discussie over de mobiliteit en bereikbaarheid in de Zuidoostvleugel van BrabantStad/ de Brainport.

Op basis van de uitgangspunten die in hoofdstuk 2 zijn beschreven is een nadere beschouwing mogelijk van de verschillende alternatieven. De belangrijkste onderscheidende aspecten zijn:

- Versterking van economische kennisclusters
- Vergroting van de (inter)nationale bereikbaarheid
- Een sterk stedelijk netwerk BrabantStad
- Concentratie van verstedelijking
- Vitaal en divers platteland
- Groene geleidingzones tussen steden

Versterking van economische kennisclusters is dé belangrijkste drijfveer voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zuidoostvleugel van BrabantStad/ de Brainport. Bereikbaarheid is van groot belang voor die beoogde ontwikkeling, maar het belang van kwaliteit van de woon- en leefomgeving is van een vergelijkbaar niveau.

Het hoge oplossend vermogen van het Wilhemina-alternatief biedt ook hier de beste kansen voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Een opgewaardeerde N279 biedt goede mogelijkheden om de ontwikkel-as (Distributie/Automotive, MEROS) aan de oost-zijde van de Brainport vorm te geven. Daarmee kan de Brainport haar aandeel in het stedelijk netwerk van BrabantStad behouden en verder ontwikkelen.

Vanuit het oogpunt van concentratie van verstedelijking ligt een compacte vormgeving van de infrastructuur rond de Zuidoostvleugel van BrabantStad/ de Brainport voor de hand. Het Wilhelmina-alternatief vormt een logische verbinding van de hoekpunten van de Brainport en een logische begrenzing van de overgang van de stedelijke regio naar het landelijk gebied.

Ook uit dat oogpunt scoort het Wilhelmina-alternatief beter dan de noordelijke alternatieven via de A50 of de A58. Met de noordelijke alternatieven wordt een groter en ander stuk landelijk gebied ingesloten in het netwerk van snelwegen rondom Eindhoven/Helmond. Daarmee dreigt het landelijke karakter van het gebied verloren te gaan. De impact van het Wilhelmina-alternatief qua natuur, landschap en cultuurhistorie is met een slimme tracékeuze (o.a. bundeling met het Wilhelminakanaal) in de project-m.e.r.fase nog aanmerkelijk te beperken.

De ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa biedt goede mogelijkheden om te werken aan een vitaal en divers platteland c.q. een groene geleiding tussen de stedelijke concentraties van Eindhoven en Helmond. Daarmee behoudt/versterkt de regio haar aantrekkelijkheid als woon, werk en leefomgeving, een primaire levensbehoefte voor het functioneren van de Brainport.

5.4. Afweging gevolgen milieu, omgeving, verkeer

Pas na vaststelling van nut en noodzaak en vaststelling van het oplossend vermogen komen alternatieven in aanmerking voor afweging van de gevolgen voor het milieu, omgeving, verkeer en kosten. Ook daarbinnen bestaan er verschillen tussen de aspecten (zie tabel bijlage 1).

Voor een groot aantal aspecten zijn wettelijke normen vastgelegd, die niet mogen worden overschreden. Dit zijn in principe harde grenzen, tenzij met behulp van mitigerende en compenserende maatregelen alsnog kan worden voldaan aan de normen, of kan worden aangetoond dat een zwaarwegend maatschappelijk belang de overschrijding aanvaardbaar maakt. Daarnaast is onderscheid te maken in twee typen effecten:

- Effecten die direct samenhangen met de fysieke ingreep van de aanleg van de weg (natuur, landschap, cultuurhistorie, bodem en water)
- Effecten die te maken hebben met het verkeer dat wordt gegenereerd door infrastructuur zoals geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Bij de keuze van het voorkeursalternatief komen de verkeersaspecten opnieuw in beeld in de vorm van de mate waarin de alternatieven bijdragen aan oplossing van de geformuleerde knelpunten (bereikbaarheid, verkeer Rijk van Dommel en Aa, verkeer bewoond gebied en robuustheid) en de overige gevolgen (verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal, rijkswegennet, provinciaal wegennet en veiligheid).

Bij verschillende effecten is vooral kwalitatief en waar mogelijk kwantitatief gekeken naar de mogelijkheden om deze met compenserende en mitigerende maatregelen te verzachten dan wel op te heffen. De effecten zijn weergegeven in de tabel in bijlage 1. In onderstaande toelichting wordt ingegaan op een aantal belangrijke elementen. Een uitgebreide toelichting op de resultaten is in de plan-MER teksten (deel A Hoofdrapport en B Themadocumenten) uitgewerkt. De resultaten per aspect zijn gebaseerd op een relatieve vergelijking van de alternatieven met het nulalternatief. De alternatieven onderling kunnen met de tabel in bijlage 1 in eerste instantie alleen per aspect ten opzichte van elkaar worden gewogen.

5.4.1. Afweging per aspect

In een kansen- en belemmeringenkaart zijn de locaties in beeld gebracht, waar de belangrijkste positieve en negatieve effecten spelen.

- **Natuur:** Alle alternatieven scoren zonder extra maatregelen negatief, waarbij de aantasting door de oost-westverbinding (Wilhemina-alternatief) het grootst is vanwege de aantasting van het Dommeldal, de Breugelsche Beemden en de Ruweeuwsels. Via detaillering van het tracé kunnen de Ruweeuwsels naar verwachting in belangrijke mate worden ontzien. Het Noordelijk alternatief A 58 tast het Dommeldal en de Breugelsche Beemden aan, maar kan de Ruweeuwsels volledig sparen.
Opwaardering van de N279 is minder ingrijpend (wel aantasting Bakelsche Beemden, het Bakelsbosch is relatief minder waardevol). Het alternatief A50 doorsnijdt minder waardevolle gebieden of binnen de bundel zijn waardevolle gebieden te vermijden. Gelet op bovenstaande is grootschalige natuurcompensatie noodzakelijk, maar dit biedt tevens kansen voor ontwikkeling van het Rijk van Dommel en Aa. De doorsnijding van het Dommeldal lijkt onvermijdelijk, het functioneren van het Dommeldal als beekstelsysteem kan waarschijnlijk met een brug, een tunnel of een combinatie worden veiliggesteld.

- Water: De afweging voor water loopt grotendeels parallel aan die voor de natuur. De belangrijkste waarden zijn gekoppeld aan de beeksystemen van de Dommel en de Aa en natte natuur. Voor water zijn veel knelpunten op te lossen met een nadere detaillering van het tracé. De doorsnijding van het Dommeldal en de Breugelsche Beemden is onvermijdelijk in het Wilhemina-alternatief en het Noordelijk alternatief A58. Met een lange brug of tunnel kan de aantasting worden beperkt maar het blijft een forse ingreep die grootschalige compensatie noodzakelijk maakt. Het knelpunt bij Veghel (beekdal Aa/waterberging, opwaardering N279) kan met een tunnelverlenging of een omleiding worden opgelost. De omleiding bij Dierdonk (opwaarderen N279) is lastig inpasbaar vanwege de Bakelsche Beemden, die een belangrijke waterbergende functie hebben en waarvan de al aanwezige natuurwaarden in de toekomst versterkt kunnen worden. De verbreding van het bestaande tracé lijkt - rekening houdend met het waterwingebied - technisch inpasbaar en heeft daarmee vanuit waterperspectief de voorkeur.
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie: Ook hier geldt dat alle tracés overwegend negatief scoren. Opwaarderen van de N279 scoort minder negatief, omdat het gaat om een bestaand tracé. Kwalitatief de grootste aantastingen zijn te verwachten bij het Dommeldal en de Breugelsche Beemden (Wilhelmina-alternatief, Noordelijk alternatief A58, zowel cultuurhistorie als archeologie en landschap). Een tunnel kan de effecten daar verzachten en/of wegnemen. Kleinere elementen, zoals archeologisch monument 't Hof, kunnen worden ontzien door beperkte aanpassing en nadere detaillering van het tracé. Vooral de alternerende variant lijkt goede mogelijkheden te bieden om buurtschappen, landschappelijke kwaliteiten en natuurwaarden te ontzien. In de project-m.e.r.fase zal ook een geheel of gedeeltelijk verdiepte ligging worden onderzocht als mogelijkheid om de negatieve effecten op de landschappelijke kwaliteiten te voorkomen en/of te verminderen. De koppeling aan het Wilhelminakanaal biedt ook kansen om het landschap te versterken. Bij Ommel (Opwaarderen N279) is sprake van een aardkundig monument. Hier is echter sprake van een reeds bestaande doorsnijding. Bij Sint-Oedenrode (Noordelijk alternatief A50) worden het Dommeldal en historische essen bedreigd. Bij Veghel (Opwaarderen N279) is sprake van aantasting van het beekdal van de Aa. Een verlengde tunnel of omleiding kan dit knelpunt wegnemen.
- De overschrijding van de geluidnormen concentreert zich op een aantal punten bij knooppunt Ekkersrijt, Lieshout, Aarle-Rixtel/Beek en Donk, Veghel en Helmond-Oost/Dierdonk. Overschrijding van geluidnormen kan worden aangepakt met geluidwerende maatregelen en sanering van geluidgevoelige objecten. Daarmee wordt ook de impact op de gezondheid tot een aanvaardbaar niveau terug gebracht. Daarnaast is sprake van een afname van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa en de bebouwde omgeving. In combinatie met de afwaardering van de N270 leidt dit vooral in Helmond tot een verbetering van de geluidssituatie vanwege de afname van de verkeersintensiteit en de ruimte die ontstaat voor geluidwerende voorzieningen.
- De luchtkwaliteit in de regio Eindhoven wordt in belangrijke mate bepaald door de hoge achtergronddepositie als gevolg van verkeer, industrie en landbouw. Door uitvoering van vastgesteld beleid treedt een verbetering van de luchtkwaliteit op en komt deze binnen de wettelijke normen te liggen. De Noordoostcorridor heeft hier geen significante invloed op. De luchtkwaliteit is dan ook niet onderscheidend voor de keuze van het voorkeursalternatief.
- Bodem: Is weinig onderscheidend voor de verschillende alternatieven. De opwaardering N279 scoort neutraal vanwege de beperktere omvang van de ingreep. Aanleg van de verschillende alternatieven biedt bij Ekkersrijt, Bakel, Mariahout en Veghel kansen om bestaande verontreinigde locaties te saneren.

- Verkeer: Alle alternatieven dragen meer of minder bij aan oplossing van de geformuleerde problemen, ze trekken verkeer van lagere orde wegen naar provinciale en rijkswegen. Het Rijk van Dommel en Aa, de dorpen, Helmond en Eindhoven-Oost worden in meer of mindere mate ontlast. Daarbij is het effect op het vrachtverkeer nog groter dan op het personenverkeer. Voor het knooppunt Ekkersrijt (A58) leidt dit tot een – aanvaardbare - toename van verkeersintensiteiten. De positieve effecten van de alternatieven opwaardering N279 en A50 zijn duidelijk minder groot dan die van de Wilhelmina-alternatieven en het alternatief A58. De verbreding van de N279 bij Dierdonk lijkt verkeerstechnisch lastig inpasbaar. Overall bij verkeer scoort het Wilhelmina-alternatief op de meeste punten positief en duidelijk beter dan de andere alternatieven. Ter indicatie, het Wilhelmina-alternatief inclusief opwaardering N279 trekt naar verwachting 30.000 mvt/dag, voor het Noordelijk Alternatief A58 is dit naar verwachting 13.500 mvt/dag. Een goede oost-west verbinding is ook van belang om het Rijk van Dommel en Aa te ontlasten en de beoogde afwaardering van de N270 te kunnen realiseren.

De Stuurgroep heeft in de vergadering van 26 februari onderkend dat alle alternatieven grote gevolgen hebben voor natuur, milieu en leefomgeving. Dit vraagt om grote zorgvuldigheid bij de verdere uitwerking van het tracé voor de Noordoostcorridor en een samenhangende gebiedsontwikkeling voor het Rijk van Dommel en Aa.

5.4.2. Afwegingen per cluster van knelpunten

Voorgaande analyse leidt tot de constatering dat er een aantal locaties is waar clusters van knelpunten een rol spelen. In onderstaande worden de clusters van knelpunten voor die locaties in samenhang nader beschouwd. Het gaat om de locaties:

- Dommeldal/Breugelsche Beemden tussen Son en Breugel en Nuenen
- Dierdonk
- Veghel
- Aansluiting oost-west verbinding – N279

Dommeldal/Breugelsche Beemden

In de discussie over de ruit rondom Eindhoven heeft met name het Dommeldal altijd een prominente rol gehad. De twee alternatieven met voldoende oplossend vermogen (Wilhelmina-alternatief+opwaarderen N279 en Noordelijk alternatief A58) doorsnijden beide het Dommeldal. Gezien het grote maatschappelijk belang dat wordt gehecht aan een structurele oplossing van het mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstuk voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad lijkt die doorsnijding onvermijdelijk. Wel zien specialisten mogelijkheden om met een brug of tunnel de effecten van de doorsnijding te verzachten dan wel weg te nemen en het functioneren van het Dommeldal als beekstelsysteem veilig te stellen.

Voor het Dommeldal lijkt een tunnel een reële oplossing. Daarmee kunnen de natuurwaarden in belangrijke mate worden ontzien, is de impact op het landschap minimaal en kan het watersysteem (grondwater en oppervlaktewater/waterberging) grotendeels intact blijven. Vanuit waterperspectief

brengt de tunnel nog wel risico's met zich mee omdat – om verstoring van het ondiepe grondwatersysteem te voorkomen – doorboring van de eerste ondoorlatende laag noodzakelijk is. Een brug op palen biedt mogelijkheden om de huidige en toekomstige waterbergingsfunctie in het Dommeldal te waarborgen, maar dan resteert een grote impact op het landschap en de aanwezige natuurwaarden. Een traditionele brug zorgt voor een maximale aantasting van zowel natuur, landschap als waterberging en is om die reden niet acceptabel.

Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de Breugelsche Beemden/Stad van Gerwen. Doorsnijding is onvermijdelijk. Omdat de landschappelijke kwaliteiten en de natuurwaarden hier minder prominent zijn is een brugvariant hier niet ondenkbaar. Vanwege de huidige en toekomstige waterbergingsfunctie van het gebied is een traditionele brug met een dijklichaam hier niet aanvaardbaar, tenzij deze strak tegen het Wilheminakanaal wordt aangelegd. Een dijklichaam elders in het gebied leidt tot een beperking van de waterbergende functie van het gebied inclusief nadelige effecten bovenstrooms in het beekstelsel.

Het doortrekken van de tunnel of de brug kan ook hier bijdragen aan vergaande mitigatie van de nadelige effecten op natuur, water en landschap. De kosten van een dergelijke extra lange tunnel/brug bepalen mede of deze ook als realistisch kan worden betiteld (zie par. 5).

De conclusie van voorgaande is dat er voor de knelpunten Dommeldal/Breugelsche Beemden mogelijkheden zijn om de nadelige effecten te mitigeren. Het is dan ook aan te bevelen de verschillende combinatiemogelijkheden van een korte en lange brug en/of een korte of lange tunnel in het kader van de project-m.e.r.procedure nader te onderzoeken.

(Zie bijlage voor kaartbeeld (A3))

Dierdonk

Bij Dierdonk is, naast de opwaardering van de bestaande weg, een noordelijke omleiding als variant opgenomen in het plan-MER. Nadere bestudering van de knelpunten die daarbij aan het licht komen leidt tot de volgende overwegingen.

Gezien de schaarste van goede waterwingebieden in Brabant is een behoud van het waterwingebied bij Dierdonk van groot maatschappelijk belang. Er zijn weinig goede alternatieve wingebieden en aantasting is juridisch lastig en brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Er zal zeer zorgvuldig moeten worden gekeken naar de eventuele consequenties van het opschuiven van het tracé richting het waterwingebied. Opwaardering van de bestaande weg kan technisch gezien ook plaatsvinden tussen de bestaande weg en Dierdonk. Maar vanwege de aanwezige bebouwing, de noodzakelijke kunstwerken en geluidwerende voorzieningen zal dit ten zuiden van Dierdonk en tussen Dierdonk en de Zuid-Willemsvaart hoge kosten met zich meebrengen.

De voorgestelde noordelijke omleiding is niet eenvoudig inpasbaar. Een omleiding leidt tot doorsnijding van het beekdal van de Bakelsche Aa en de Bakelsche Beemden. Een gebied waar bovendien recent op basis van een MER-onderzoek bestuurlijk overeenstemming is bereikt over de inpassing van de geplande waterberging.

Voor de omleiding resteren twee mogelijkheden te weten: strak langs Dierdonk of ten noorden van de Bakelsche Beemden parallel aan of gebruik makend van de Heikantseweg. Het is de vraag of er strak langs Dierdonk voldoende ruimte is te vinden. Bij de Heikantseweg vormen de aanwezige lintbebouwing en het recreatiegebied een aandachtspunt.

De conclusie van voorgaande is dat zowel opwaardering van de bestaande weg als de noordelijke omleiding mogelijkheden bieden voor de opwaardering van de N279. Nader onderzoek is nodig om een definitieve keuze te maken. Om die reden wordt voorgesteld beide opties mee te nemen in de project-m.e.r.procedure.

Een nadere analyse en excursie hebben geleid tot een bevestiging van de eerder beschreven conclusies. Zowel de omleiding ten zuiden/westen van Dierdonk als die ten noorden/oosten is technisch gezien mogelijk. Het is de moeite waard beide omleidingen in het kader van de project-m.e.r.procedure nader te onderzoeken. De nadere analyse heeft ook een aantal inhoudelijke aandachtspunten benoemd die zullen worden opgenomen in de Notitie reikwijdte en detailniveau voor de project-m.e.r.procedure (o.a. aansluitingen, waterwinning, geluid, waterberging, kabels en leidingen). (Zie bijlage voor kaartbeeld (A3))

Veghel

Bij Veghel is aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk om bij opwaardering van de N279 voldoende doorstroming te kunnen waarborgen. In het plan-MER, zijn een tunnel en een omleiding als varianten opgenomen.

Aan de zuidzijde van Veghel zou opwaardering van de N279 leiden tot aantasting van de landschappelijke kwaliteiten van het beekdal van de Aa en historische essen. Bovendien komt de voorziene waterbergingsfunctie in gevaar. De genoemde effecten kunnen worden weggenomen door de beoogde tunnelvariant door te trekken. Onderzoekstechnisch is er geen bezwaar om de tunnel als variant ook bij de project-m.e.r.procedure mee te nemen.

Een eventuele omleiding ten noorden of ten zuiden van Zijtaart biedt ook mogelijkheden om de beschreven negatieve effecten weg te nemen. In beide gevallen is een zo veel mogelijk zuidelijke kruising van de Zuid-Willemsvaart wenselijk om de impact van de benodigde kunstwerken (fysiek en visueel) op de te beschermen waarden (beekdal, landschap en waterberging) en bestaande functies te voorkomen dan wel te beperken. De omleiding in combinatie met de aansluiting op de A50 vraagt aandacht voor de leefbaarheid in Zijtaart en Eerde.

(Zie bijlage kaartbeeld (A3))

Een nadere analyse en excursie leiden op hoofdlijnen tot een bevestiging van de hiervoor beschreven conclusies. Aanvullend is de conclusie dat een omleiding naar verwachting lokale en regionale ruimtelijke ontwikkelingen beter kan ondersteunen dan de tunnelvariant. Een gebogen/diagonale tunnel biedt mogelijkheden om de impact op natuur en landschap te beperken met een tunnelmond ten zuidwesten van de Zuid-Willemsvaart. Ten behoeve van de aansluiting van een omleiding of een tunnel op de A50 is waarschijnlijk een parallelstructuur noodzakelijk en daarmee onderwerp van onderzoek in de project-m.e.r.-fase . Voorstel is om zowel de omleiding als de tunnel mee te nemen in de projectMER procedure voor nader onderzoek.

Aansluiting oost-west verbinding op de N279

De aansluiting van de oost-west verbinding op de N279 is voorzien tussen Aarle-Rixtel en Beek en Donk. Dit betekent dat ter plaats een drietal waterlopen (Zuid-Willemsvaart (2x) en Bakelsche Aa) gekruist moet worden en dat er ruimte nodig is voor de verbinding met de N279.

De ruimte tussen de beide kernen is beperkt en de locatie voor de beoogde aansluiting (Het Broek) is aangemerkt als gebied met landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Op dit moment lijkt het technisch mogelijk om zowel met een brug als met een tunnel de beoogde passages en aansluiting te creëren. De exacte vormgeving is mede afhankelijk van de variant (omleiding of opwaarderen bestaande weg) die bij Dierdonk wordt gekozen. Het is wenselijk om zowel een tunnel als een brugvariant in de project-m.e.r. fase nader te onderzoeken.

Via een nadere analyse en excursie ter plaatse is ook gekeken naar de mogelijkheden voor een aansluiting op de oost-west verbinding. De conclusies was dat vooral de tunnelvariant veel ruimte (1-1,5 km) vraagt voor de toeritten in combinatie met de noodzakelijke aansluiting. Een aquaduct biedt wellicht betere mogelijkheden. Dit geldt zeker voor een brugvariant, omdat de hoogte van de brug kan

worden benut om de aansluiting te creëren. Ook lijkt het interessant om de mogelijkheden van een tunnelmond bij Peeldijk te onderzoeken in het kader van de project-m.e.r.
(Zie bijlage kaartbeeld (A3))

Afstemming Noordoostcorridor en Rijk van Dommel en Aa

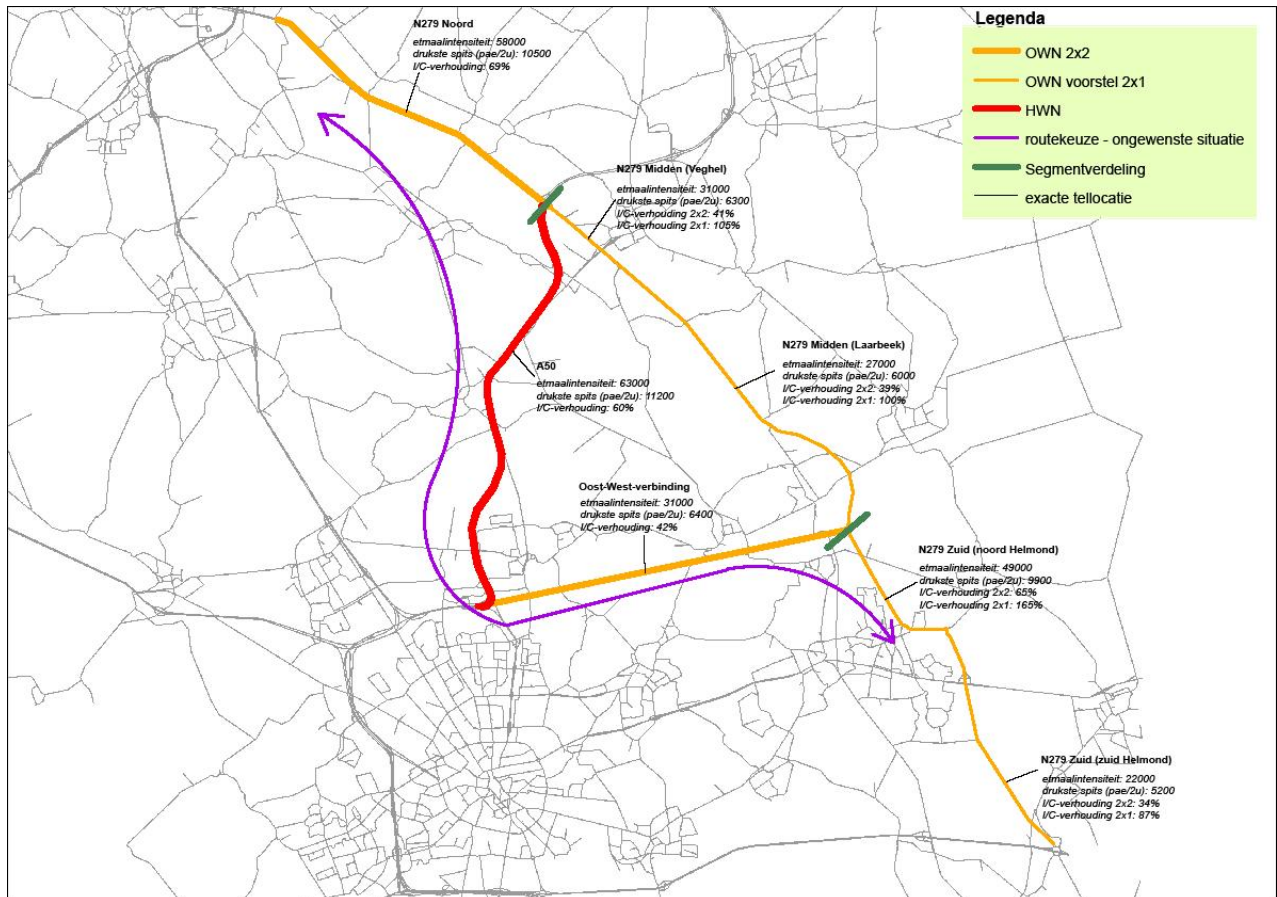
De Stuurgroep heeft 26 februari ook extra aandacht gevraagd voor de borging van de groen-blauwe ontwikkeling in het gebied en de afstemming van de verdere planvorming voor de Noordoostcorridor en het Rijk van Dommel en Aa.

Inhoudelijk is duidelijk dat er sprake is van een zeer grote opgave voor het Rijk van Dommel en Aa. Inclusief de compensatie voor de Noordoostcorridor (vooralsnog ca 270 ha) wordt een forse functieverandering, maximaal oplopend tot 2.000 ha, verwacht in een gebied dat nu nog circa 10.000 ha landelijk gebied kent. De gronddruk en grondprijzen in het gebied zijn nu al hoog, dus de realisatie vraagt een goede strategie en inzet van passend instrumentarium waarbij ook onteigening denkbaar is. Daar staat tegenover dat de natuurcompensatie ook een belangrijke bijdrage kan leveren aan de kwaliteit van de natte en droge natuur in de regio door de belangrijkste noord-zuid (Dommel, Aa Dekzandrug) en oost-west verbindingen als vertrekpunt te nemen. Daarbij kan ook gekeken worden naar het oplossen van knelpunten in die verbindingen met kunstwerken in plaats van compensatie in hectaren.

Naast een inhoudelijke verkenning van de mogelijkheden en kansen is aandacht besteed aan de borging door afstemming van proces/organisatie, procedure/planning en financiën. De Intergemeentelijke Structuurvisie voor het Rijk van Dommel en Aa kan in belangrijke mate duidelijkheid geven over de compensatie-opgave voor de Noordoostcorridor. Als compensatie buiten het Rijk van Dommel en Aa plaatsvindt is de juridische borging een belangrijk aandachtspunt. De exacte groene opgave voor het Rijk van Dommel en Aa is afhankelijk van de tracékeuze en daarmee samenhangende compensatieverplichting. Daarnaast is het van belang om te bepalen of er sprake is van een optelsom van EHS, wensbeeld voor het Rijk van Dommel en Aa en compensatie of dat de compensatie kan worden gebruikt als financiering voor de realisatie van het wensbeeld c.q. de EHS.

Gedeeltelijke opwaardering N279

Op verzoek van de Stuurgroep is ook gekeken naar de mogelijkheden om op delen van de N279 bij opwaardering te volstaan met 2x1 rijstroken. Op basis van overleg met de werkgroep verkeer is de conclusie dat de verkeersintensiteiten over het hele traject weliswaar verschillen, maar in alle gevallen vragen om opwaardering naar 2x2 rijstroken. De beoogde robuustheid van de Noordoostcorridor en voorkoming van extra belasting van de A50 vormen extra argumenten om het hele traject van Veghel/A50 tot aan Ommel/A67 op te waarderen naar 2x2 rijstroken (100 km/uur).



Resultaten overleg gemeente Laarbeek

Op 22 juni heeft een eerste informeel ambtelijk overleg plaatsgevonden met de nieuwe portefeuillehouder voor de Noordoostcorridor in de gemeente Laarbeek. Het bestuurlijk overleg met de nieuwe portefeuillehouder voor de Noordoostcorridor bij de provincie (Y. de Boer) heeft op 1 september opgeleverd dat:

- tijdens het gesprek geen conclusies zijn getrokken; de gedeputeerde heeft geluisterd naar de noden bij Laarbeek t.b.v. eigen gedachtevorming
- erkenning is dat in de regio grote vraagstukken leven, waarvoor het zoeken naar een oplossing voorop staat en dat daarvoor voortgang in het proces gewenst is
- uitgangspunt bij het vervolgproces is dat het geheel meer is dan de som der delen. Het is belangrijk om nut en noodzaak goed uit te kunnen leggen en verfijnende vervolgstappen met het Bereikbaarheidsakkoord in de hand te voeren, inclusief de gedachte om te kijken naar eventuele fasering in het licht van beschikbare financiën.

5.5. Kosten

In onderstaande tabel 1 staat een voorlopig overzicht van de kosten (raming 2009). Een nadere kostenraming zal worden gemaakt in het kader van de project-MER, als er meer duidelijkheid is over de vorm en inrichting van de nieuwe/op te waarderen infrastructuur. Bij de kosten is enerzijds sprake van directe aanlegkosten vanwege de aanpassing aan, respectievelijk het opwaarderen van wegen. Anderzijds gaat het om kosten als gevolg van maatregelen om effecten van de aanleg hetzij te verminderen dan wel gelet op de bredere doelstellingen in de Zuidoostvleugel extra kwaliteit toe te voegen.

De bandbreedte van de kosten van een complete Noordoostcorridor (t.o.v. het nulalternatief) varieert (exclusief compensatie/mitigatie) van € 630 miljoen tot bijna € 2 miljard. De goedkoopste verbinding gaat uit van bruggen voor de passage bij Laarbeek (LB) en het Dommeldal (DD) en een omleiding aan de westkant in plaats van een tunnel bij Veghel.

De duurste gaat uit van tunnels voor de passage bij Laarbeek (meerkosten € 230 mln) en het Dommeldal (meerkosten € 260 mln voor een tunnel onder alleen het Dommeldal en inritten van ca 600 meter) en een tunnel (meerkosten € 730 mln) i.p.v. een omleiding aan de westkant bij Veghel. Daarnaast zijn de kosten van nog 2 km langere tunnel, die onder zowel het Dommeldal als de Breugelsche Beemden door zou gaan, geraamd. Deze komen op ca € 950 miljoen t.o.v. de € 260 miljoen (zie tabel 1) onder alleen het Dommeldal. Met name de meerkosten van een tunnel bij Veghel en een tunnel onder zowel Dommeldal als Breugelsche Beemden zijn naar verhouding hoog. De overige bijkomende kosten gaan over mitigerende en compenserende maatregelen en zijn sterk afhankelijk van het verloop van een pas in de project-m.e.r. gedetailleerd te kiezen tracé. De kosten voor compensatie van de negatieve effecten op de EHS buiten de beschreven bruggen en tunnels bij het Dommeldal en Laarbeek zijn voorlopig ingeschat op € 75 mln voor de hele Noordoostcorridor; voor overige maatregelen zijn deze op dit moment nog PM. Dit wordt in de project-m.e.r. fase verder onderzocht.

Om recht te doen aan de meervoudige doelstelling die de gewenste ontwikkeling van Brainport vraagt, wordt door de regio de aanleg van een tunnel onder het zeer waardevolle Dommeldal en een tunnel bij de aansluiting met de N279 bij Laarbeek als belangrijke extra kwaliteitsinvestering gezien bij de aanleg van de Noordoostcorridor. Dit wordt in de project-m.e.r. fase verder onderzocht. Uitgaande van een omleiding bij Veghel bedragen de geraamde investeringskosten van een dergelijke Noordoostcorridor €1,23 miljard, exclusief overige gewenste mitigerende maatregelen. Ook voor andere opties zijn de kosten wel in beeld gebracht om te gebruiken bij het kiezen van het voorkeursalternatief met een bandbreedte voor varianten. De uiteindelijke tracékeuze binnen de bundel van het voorkeursalternatief in de projectMER fase bepaalt de hoogte van de uiteindelijk te maken kosten.

In de inspraakreacties op de Notitie reikwijdte en detailniveau is veel aandacht gevraagd voor de hoge kosten van de beoogde nieuwe/op te waarderen infrastructuur. Zoals hiervoor is aangegeven zal in het vervolg in toenemende mate aandacht worden besteed aan de berekening van de kosten. Bij de uiteindelijke besluitvorming over de infrastructuur zullen deze kosten en de financieringsmogelijkheden van de betrokken partijen worden afgewogen tegen de te verwachten maatschappelijke baten onder andere in de vorm van een businesscase Brainport Oost.

Naar aanleiding van vragen van de Stuurgroep heeft ook een herijking van de kostenraming voor aanvullende maatregelen plaatsgevonden. De conclusie is dat de raming van de kosten voor mitigatie en compensatie qua orde van grootte nog steeds klopt. Een breder wegprofiel en hoger compensatiefactoren kunnen nog leiden tot 5-10% kostenstijging. Daar staat tegenover dat een aangepast tracé

veel vernietiging en verstoring kan voorkomen. De kosten worden echter in belangrijke mate bepaald door de kosten voor de eventuele tunnels bij de Dommel, Laarbeek en Veghel.

Op 12 februari 2010 is het ‘Afsprakenkader Oostelijk gedeelte van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond’ door Rijk en Regio (Provincie en SRE) ondertekend. Onderdeel hiervan is het opstellen van een businesscase voor Brainport Oost, waaronder de realisatie van de Noordoostcorridor in samenhang met de uitwerking van het wensbeeld met de groenblauwe structuur voor het Rijk van Dommel en Aa. De conclusie is dat er sprake is van een maatschappelijk verantwoorde investering in de regio. Het rijk heeft dit onderkend wat heeft geresulteerd in een toegezegde bijdrage van €254 mln van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Diverse ministeries en regionale partijen zetten zich in voor het vinden van voldoende middelen om de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken.

Tabel 1: Kostenoverzicht Noordoostcorridor kosten Wilhelmina-alternatief (raming 2009)

KOSTEN in miljarden EURO's	Tunnels Veghel, Laarbeek, Dommeldal	Omleiding Veghel, tunnel Laarbeek, tunnel Dommeldal	Omleiding Veghel, tunnel Laarbeek, brug Dommeldal	Omleiding Veghel, brug Laarbeek, tunnel Dommeldal	Omleiding Veghel, brug Laarbeek, brug Dommeldal	Mitigatie/compensatie EHS (<i>opslag bij alle alternatieven</i>)
Opwaarderen N279					0,50	0,035
<i>Wilhelmina alternatief zonder opwaarderen N279, (ofwel zonder aanpassing Veghel)</i>		0,73	0,47	0,50	0,24	0,040
Wilhelmina alternatief met opwaarderen N279	1,96	1,23	0,97	1,00	0,74	0,075
Noordelijk alternatief - A50					0,63	< 0,075
Noordelijk alternatief - A58				0,95	0,70	< 0,075

In **bijlage 2** is een afzonderlijk overzicht opgenomen van de kosten voor het Wilhelmina-alternatief en de verschillende varianten inclusief opwaardering N279

6. Overall afweging

Het voorgaande en de onderbouwing van het voorgaande in het plan-MER leiden tot de volgende afweging voor het voorkeursalternatief.

Beoogde ruimtelijke ontwikkeling

De discussie van de afgelopen 30 jaar en recente documenten hebben in de MIRT-verkenning geleid tot een breed gedragen beschrijving van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad. Het hoofddoel is dat de Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant vanuit diens spilfunctie een grote bijdrage kan blijven leveren aan de verdere versterking van de concurrentiekracht van de Toptechnologie regio Zuidoost Nederland in Europa en daarmee aan de nationale economie. Ook zullen de daarvoor de benodigde ruimtelijk/fysieke randvoorwaarden (Basics / Quality of life) dienen te worden gecreëerd. Daarnaast moet deze ontwikkeling bijdragen aan een goed woon- en leefklimaat voor inwoners van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond.

De analyse aan de hand van de geformuleerde ruimtelijke aandachtspunten leidt tot de conclusie dat het Wilhelmina-alternatief (inclusief opwaardering N279) het best past in het concept van de concentratie van verstedelijking. Door het hoge oplossend vermogen draagt dit alternatief ook het meest bij aan de beoogde ruimtelijke ontwikkeling (versterking van de oostelijk ontwikkel-as, ruimte voor een groene geleiding/vitaal platteland) tussen de steden. De impact van het Wilhelmina-alternatief op natuur, landschap, cultuurhistorie en woon- en leefmilieu is ontegenzeggelijk groot. Een zorgvuldige uitwerking van het tracé in het project-MER, mitigatie en compensatie is dan ook noodzakelijk om de impact zoveel mogelijk te beperken. De voorgenomen integrale gebieds-ontwikkeling is van belang om de kansen die zich aandienen te benutten.

Nut en noodzaak

In het plan-MER is op basis van de zevensprong van Verdaas overtuigend aangetoond dat aanpassing van bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur noodzakelijk is om de mobiliteit en bereikbaarheid en de gewenste kwaliteit van het woon- en leefklimaat te waarborgen. Kort samengevat is de Noordoostcorridor nodig om de kansen voor de beoogde ruimtelijke en economische ontwikkeling de Brainport te benutten.

Eerdere analyses hebben uitgewezen dat – in het licht van de kwaliteiten en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het Rijk van Dommel en Aa - alleen een grote ruit in aanmerking komt als mogelijke oplossingsrichting. De Noordoostcorridor is bedoeld als sluitstuk voor die grote ruit rondom Eindhoven-Helmond.

Oplossend vermogen

Van de vooraf geformuleerde vijf alternatieven hebben twee voldoende oplossend vermogen, dat zijn het Wilhelmina-alternatief inclusief opwaardering van de N279 en het Noordelijk alternatief A58 (ook inclusief opwaardering N279).

Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina-alternatief duidelijk groter is, vooral daar waar het gaat om ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en – in mindere mate - het bewoonde gebied. Beide alternatieven hebben ingrijpende gevolgen voor het Dommeldal en de Breugelsche Beemden.

Nadere afweging

Aanleg van nieuwe infrastructuur biedt niet alleen kansen maar vormt ook een bedreiging voor met name natuur, landschap, cultuurhistorie en leefomgeving. Door een samenhangende gebiedsontwikkeling met het Rijk van Dommel en Aa kunnen deze bedreigingen worden beperkt en omgezet in kansen door.

- Een zorgvuldige tracékeuze in het kader van het provinciaal inpassingsplan
- Een ambitieuze ontwikkeling van natuur, landschap en cultuurhistorie in het Rijk van Dommel en Aa met robuuste verbindingen naar de directe omgeving inclusief de noodzakelijke maatregelen voor mitigatie en compensatie;
- Het actief sturen van de beoogde stedelijke ontwikkelingen langs de oostelijke as van het gebied MEROS)
- Een zorgvuldige bescherming van de kwaliteiten van het Rijk van Dommel en Aa en het voorkomen van stedelijke ontwikkelingen langs de oost-west verbinding middels de aanwijzing als Rijksbufferzone en een passende inrichting van de beoogde verbinding (weinig afslagen).

De Noordoostcorridor staat niet op zichzelf, maar maakt onlosmakelijk deel uit van de brede ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zuidoostvleugel, die voorziet in realisatie van ontwikkelingsassen, een groen Rijk van Dommel en Aa en een goede bereikbaarheid. In samenhang met de nieuwe oost-westverbinding kunnen noord-zuid gerichte grotere natuurgebieden verbonden worden. Door het in het landschap passend overbruggen van nieuwe en bestaande barrières in het landschap ontstaan kansen, die verder gaan dan het mitigeren van directe aantasting. Een voorbeeld is een 'natuurbrug' die het Rijk van Dommel en Aa verbindt met het noordelijk van het Wilhelminakanaal gelegen gebied over de barrière van het reeds aanwezige kanaal. Andere ambities vanuit het wensbeeld in het Rijk van Dommel en Aa zijn het instellen van een Rijksbufferzone als extra waarborg dat de nieuwe oost-west verbinding geen economische ontwikkel-as gaat worden. Die functie is bestemd voor de opgewaardeerde N279. Belangrijk is om de begrenzing van de Rijksbufferzone zo te bepalen dat een nieuwe oost-west verbinding en opwaardering van de N279 mogelijk blijft. Dit sluit aan op de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad en de verdere gebiedsontwikkeling van Brainport Oost.

De afweging van verbreding van de bestaande weg versus de omleiding bij Helmond/Dierdonk is niet eenvoudig. Beide varianten kunnen een oplossing bieden en lenen zich dan ook voor nader onderzoek in het kader van de project-m.e.r.procedure

Gezien de mogelijkheden om met aanpassing van het tracé de effecten op de natuur te beperken lijkt nader onderzoek naar een alternerende ligging (zuid-noord-zuid) naast de zuidelijke variant voor het Wilhelmina-alternatief nuttig en noodzakelijk in het kader van de project-m.e.r.procedure.

Ten aanzien van de varianten kan nog worden opgemerkt dat de tunneloplossing bij Veghel relatief hoge kosten met zich meebrengt. De omleiding lijkt hier qua ecologie, economie en gezondheid een aanvaardbare oplossing te kunnen opleveren.

Vanwege de hoge kosten voor de tunnels lijkt het ook van belang om in het kader van de project-m.e.r.procedure nader te onderzoeken op welke wijze de negatieve effecten van de Wilhelmina-alternatief bij het Dommeldal en bij de aansluiting op de N279 het beste kunnen worden beperkt. Bij het Dommeldal is een tunnel een reële oplossing in combinatie met een brug voor de Breugelsche Beemden. Een tunnel die onder de Breugelsche Beemden wordt doorgetrokken richting Stad van Gerwen brengt op de totale aanlegkosten een aanzienlijke verhoging van de kosten met zich mee.

De effecten op de Ruweeuwsels zijn in beide alternatieven met een slimme tracékeuze geheel of grotendeels te verzachten. Landschappelijk raakt het Wilhelmina-alternatief grotere waarden maar is er ook de kans om – via aansluiting op het Wilhelminakanaal- het landschap te versterken. Bij het noordelijk alternatief A58 is sprake van doorsnijding van een relatief open gebied met minder hoge landschappelijke kwaliteiten.

De kostenraming voor het voorkeursalternatief kent een bandbreedte van € 815 mln tot 1.3 miljard of meer (afhankelijk van te kiezen varianten). Met de minimale uitvoering (omleiding Veghel, bruggen bij Laarbeek en Dommeldal, zie bijlage 2) zijn er naar verwachting voldoende mogelijkheden (met aanvullende kosten) om de negatieve effecten voldoende te mitigeren en compenseren en te komen tot een maatschappelijke verantwoorde aanleg van de Noordoostcorridor

Van voorlopig naar definitief advies

Het afwegingskader heeft op 26 februari geleid tot een voorlopig advies van de stuurgroep. In dat advies heeft de Stuurgroep zich bestuurlijk uitgesproken voor het Wilhelmina-alternatief inclusief opwaardering N279. Daarmee wordt het eerdere voorkeursalternatief uit het Bereikbaarheidsakkoord bevestigd.

Bij de bespreking van het voorlopig advies heeft de Stuurgroep een aantal vragen geformuleerd die hebben geleid tot een nadere analyse. De analyse heeft geleid tot een bevestiging van de afweging van de Stuurgroep op 26 februari 2010 en een aantal suggesties en aandachtspunten die van belang zijn voor het vervolg van de procedure (Provinciaal Inpassingsplan en project-MER).

Bij Dierdonk en bij Veghel zijn verschillende oplossingen denkbaar. Bij Veghel zijn de voordelen van de omleidingen nadrukkelijker in beeld gekomen, naast een mogelijk nieuwe locatie voor de tunnelmond ten zuiden van de Zuid-Willemsvaart.

Bij Dierdonk blijven beide omleidingen in beeld voor de project-m.e.r.procedure. Voor de aansluiting van de oost-west verbinding op de N279 zijn het gebied Peeldijk als mogelijke tunnelmond en een aquaduct toegevoegd aan het rijtje met mogelijke oplossingen die meegenomen worden in het kader van de project-m.e.r.procedure. Technisch, financieel en ruimtelijk lijkt een brug in combinatie met de aansluiting het best inpasbaar.

Ook is duidelijk geworden dat een gedeeltelijke opwaardering van de N279 geen oplossing biedt met het oog op de benodigde capaciteit en robuustheid van de Noordoostcorridor.

De voorlopige conclusie is dat de Rijksbufferzone en de Intergemeentelijke Structuurvisie voor het Rijk van Dommel en Aa tijdig de juridische waarborg kunnen bieden voor de realisatie van de natuurcompensatie en invulling kan geven aan de beoogde integrale samenhangende ontwikkeling van de Zuidoostvleugel van BrabantStad/Brainport. Verdergaande borging in de vorm van bestemmingsplannen is op termijn wenselijk en noodzakelijk. De recente bundeling van Stuurgroep en een goede afstemming van de beide projectgroepen bieden aanvullende waarborgen voor een integrale samenhangende gebiedsontwikkeling.

Vervolgprocedure

Om de bespreking van de Stuurgroep voor de Noordoostcorridor op 26 februari en 10 september 2010 (inmiddels Stuurgroep Brainport Oost) in het juiste perspectief te plaatsen wordt hier de vervolgprocedure op hoofdlijnen geschetst.

Vanwege de wijziging van de Wet milieubeheer per 1 juli 2010 is de Notitie reikwijdte en detailniveau (voor de plan-m.e.r.procedure) alsnog formeel ter visie gelegd. De betrokken overheden hebben in 2009 reeds hun reactie kunnen geven. In aanvulling daarop is de gelegenheid geboden om eenieder zijn zienswijzen in te dienen in de periode van half juni tot eind juli 2010. De Stuurgroep wordt

geïnformeerd over de zienswijzen en de eventuele consequenties voor de vervolgpprocedure voor de NOC.

Aan de hand van de inhoud van het plan-MER adviseert de Stuurgroep Brainport Oost het College van Gedeputeerde Staten, in dit geval initiatiefnemer en bevoegd gezag, over het voorkeursalternatief. Volgens planning brengt, na de Adviesgroep van 8 september, de Stuurgroep na 10 september haar definitieve advies uit aan de provincie.

Inhoudelijk wordt voorgesteld de vervolgpprocedure te doorlopen op basis van het Wilhemina-alternatief inclusief opwaardering van de N279. Ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven en varianten wordt voorgesteld in te gaan op:

- Zowel een zuidelijk tracé als een alternerende ligging (zuid-noord-zuid) voor de oost-west verbinding langs het Wilheminakanaal;
- Diverse mogelijkheden voor een brug en tunnel in variabele lengten, afzonderlijk of in combinatie voor de passage van het Dommeldal met de oost-west verbinding;
- De mogelijkheden van een brug, tunnel of aquaduct bij de passage van Beek en Donk/Aarle-Rixtel met de oost-west verbinding in combinatie met de aansluiting op de N279;
- De mogelijkheden voor een omleiding of een tunnel bij de passage van Veghel inclusief de aansluiting op de A50;
- De mogelijkheden voor zowel een opwaardering van het bestaande tracé als een noord-oostelijke omleiding bij Dierdonk.

De volgende stap in het proces is dat het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt in een ontwerp partiële herziening van de provinciale structuurvisie (met plan-MER als bijlage). Deze kan eind 2010 ter visie worden gelegd met de mogelijkheid tot inspraak.

De beschrijving van het voorkeursalternatief zal worden gebaseerd op de overwegingen in het afwegingskader, de bespreking in de Stuurgroep op 26 februari 2010, de Adviesgroep en Stuurgroep van 8 resp. 10 september 2010 en de bouwstenen in het plan-MER.

Vervolgens worden de inspraakreacties verwerkt. Uiteindelijk stellen Provinciale Staten de partiële herziening van de Provinciale Structuurvisie vast. Dit gebeurt naar verwachting medio 2011.

In de notitie Reikwijdte en Detailniveau van de planMER is het voornemen geuit om tegelijk met de inspraak over de resultaten van de planMER fase een notitie Reikwijdte en Detailniveau van de projectMER (voorheen startnotitie besluit-MER) in de inspraak te brengen. Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid, dat de NRD voor de project-MER niet tegelijk in de inspraak zal worden gebracht. De aanbevelingen voor onderzoek in die fase zijn opgenomen in het advies van de Stuurgroep en de afwegingsnotitie. Wel zal de voorbereiding van de Notitie reikwijdte en detailniveau en een provinciaal inpassingsplan al kunnen starten nadat Gedeputeerde Staten zich hebben uitgesproken over de inspraakreacties over de partiële herziening van de Provinciale Structuurvisie. Het inpassingsplan vervangt de totstandkoming van en het vaststellen van afzonderlijke bestemmingsplannen door de raden van de gemeenten, waarbinnen de aanleg van nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuur plaats vindt. Over het provinciaal inpassingsplan worden de gemeenteraden geraadpleegd. Ook de andere hiervoor geschetste documenten zullen - volgens de werkwijze die bij het plan-MER is gehanteerd - in overleg met het rijk en de partners in de regio worden voorbereid.

7. Voorstel

Op grond van het plan-MER en de aanzet voor de partiële herziening van de provinciale structuurvisie en voorliggend Afwegingskader wordt aan de Stuurgroep Brainport Oost voorgesteld:

- Kennis te nemen van de resultaten van de nadere analyses en het overleg met de gemeente Laarbeek die hebben plaatsgevonden op verzoek van de Stuurgroep van 26 februari 2010, die zijn verwerkt in deze notitie 'Afweging...'.
- Op grond van het aangepaste afwegingskader het voorlopige advies van de Stuurgroep van 26 februari 2010 om te zetten in een definitief advies (separaat bijgevoegd) aan het college van Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Brabant. Daarmee spreekt de Stuurgroep de voorkeur uit voor het alternatief Wilhelminakanaal inclusief opwaarderen N279.
- In het advies op te nemen om de hiervoor beschreven kanttekeningen en overwegingen als aandachtspunten mee te nemen bij het onderzoek in het kader van de project-m.e.r.procedure c.q. het provinciaal inpassingsplan.
- In het advies aan GS te verzoeken om de voorbereiding te starten van een provinciaal inpassingsplan (inclusief project-MER) ten behoeve van de besluitvorming over het daadwerkelijke tracé en de feitelijke voorbereiding van de realisatie van de Noordoostcorridor.
- Afspreken dat bij het vervolgtraject na september 2010 de Stuurgroep Brainport Oost en projectgroep Noordoostcorridor worden betrokken. Het afwegingskader en de bespreking van de Stuurgroep op 26 februari en 10 september 2010 vormen de leidraad bij de verdere besluitvormingsprocedure over de partiële herziening van de Structuurvisie en de Notitie reikwijdte en detailniveau voor de project-m.e.r. procedure. De eerstvolgende stap is het vrijgeven van de stukken voor de inspraak door de provincie.

Bijlage 1: Resultaten plan-MER Overzicht effecten van alternatieven ten opzichte van nulalternatief

aspect	Opwaarderen N279	Wilhelmina zonder opwaarderen	Wilhelmina alternatief met opwaarderen	Noordelijke alternatief A50	Noordelijke alternatief A58
VERKEER					
Bereikbaarheid hoeken/clusters Brainport	+	0	+	+	+
Gevolgen verkeer bewoond geb.	0	+	+	0	+
Gevolgen verkeer groen midden- gebied (RvDA)	0	++	++	+	+
Gevolgen verkeer ten noorden van Wilhemina.	+	++	++	0	0
Gevolgen RWnet, A2, A50, A58, A67	0	0	0	0	0
Robuustheid netwerk	0	++	++	0	+
Gevolgen prov. wegennet	0	0	0	0	0
Verdeling verkeer op de T	+	0	+	+	+
Verkeersveiligheid	++	0	++	+	+
NATUUR					
Ecologische hoofdst.	-	--	--	-	--
NBwet	0	0	0	--	0
FF wet	-	--	--	--	--
LCA					
Landschap	-	-	--	-	--
Cultuurhistorie	-	--	--	-	--
Archeologie	-	--	--	--	--
BODEM EN WATER					
Bodemkwaliteit	0	-	-	-	-
Grondstromen	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Waterkwaliteit	-	-	--	--	--
Waterkwantiteit	-	--	--	--	--
WOON- EN LEEFMILIEU					
Geluid	--	--	--	-	-
Luchtkwaliteit (NO ₂ en PM ₁₀)	0	+	+	+	+
Externe veiligheid	-	-	-	-	-
Klimaat	-	+	0	-	-
Gezondheid	-	-	-	0	0

Bijlage 2. Totaalkosten Wilhelmina-alternatief en varianten inclusief opwaarderen N279 (raming 2009)

KOSTEN in miljoenen EURO's	Omleiding Veghel, brug Laarbeek, brug Dommeldal (sobere uitvoering)	Omleiding Veghel, tunnel Laarbeek, brug Dommeldal	Omleiding Veghel, brug Laarbeek, tunnel Dommeldal	Omleiding Veghel, brug Laarbeek, extra lange tunnel Dommeldal	Omleiding Veghel, tunnel Laarbeek, tunnel Dommeldal
Totaalkosten bij extra tunnels DD (kort en lang)/LB ipv bruggen inclusief mitigatie en compensatie EHS	815	1045	1075	1765	1305
Totaalkosten bij tunnel ipv omleiding Veghel inclusief mitigatie en compensatie EHS		1775	1805	2495	2035

De meerkosten van de variant met een omleiding bij Helmond (om Dierdonk) bedragen € 10 miljoen. De kosten van de alternerende variant met een noordelijke ligging (met 2 extra bruggen) bedragen € 20 miljoen.