

Definitief advies Stuurgroep Brainport Oost inzake Noordoostcorridor

De stuurgroep Brainport Oost komt in haar vergadering van 10 september 2010 inzake een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor tot de volgende afweging:

Overwegende dat,

- leidraad voor het advies van de stuurgroep is benutting van kansen voor de ontwikkeling van de Zuidoostvleugel Brabantstad / de Brainport. De afgelopen jaren hebben het rijk, de provincie en de bestuurlijke partijen in de regio gezamenlijk de ambities voor de regio vastgelegd in de MIRT-verkenning,
- die ambities een forse investering vragen in het vestigingsklimaat, het woon- en leefklimaat en de bereikbaarheid van de regio,
- de ambities voor de bereikbaarheid zijn verwoord in een Bereikbaarheidsprogramma c.q. een Bereikbaarheidsakkoord (mei 2007). De voltooiing van de ruit rondom Eindhoven en Helmond c.q. de Noordoostcorridor vormt een essentieel onderdeel van dit Bereikbaarheidsprogramma,
- de Noordoostcorridor daarmee niet op zichzelf staat, maar verbonden is aan de ontwikkelingen in het Rijk van Dommel en Aa en andere ambities voor de Zuidoostvleugel Brabantstad/ Brainportgebied,
- 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,
- de urgentie voor een oplossing van de bereikbaarheidsproblemen onverminderd hoog is, dat niets doen achteruitgang in de regio betekent en leidt tot grote problemen met de bereikbaarheid en het niet kunnen realiseren van de kwaliteitsverbetering van het Rijk van Dommel en Aa (voorheen Middengebied), bijvoorbeeld omdat de A/N270 niet kan worden afgewaardeerd,
- daarom snelheid met zorgvuldigheid is geboden om een volgende stap naar een project-m.e.r. (voorheen besluit-M.E.R.) fase en inpassingsplan voor een voorkeursalternatief te kunnen gaan zetten,
- de analyse aan de hand van de ZevenSprong van Verdaas uitwijst dat, naast vele andere maatregelen, investering in nieuwe infrastructuur noodzakelijk is om een goede bereikbaarheid van de regio voor de toekomst te kunnen waarborgen,
- partijen zich realiseren dat de nieuwe infrastructuur is voorzien in een dichtbevolkte regio met hoge natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden en daarom vraagt om een zeer zorgvuldige afweging en inpassing,
- er daartoe reeds veel en voldoende informatie is verzameld in de vorm van het plan-MER,
- voor een afweging conform de 'notitie afweging' naast de beschikbare informatie uit het plan-MER gekeken is naar :
 - o de kosten van infrastructuur en de kosten van benodigde aanvullende maatregelen om negatieve effecten te verminderen voor het bereiken van een balans op meerdere terreinen;
 - o het bestuurlijk draagvlak en;
 - o de relatie met de provinciale structuurvisie en de Brainport ambitie;
 - o aandachtspunten die van belang zijn voor de verdere besluitvorming in het kader van een provinciaal inpassingsplan met bijbehorende project-MER.
- het belangrijk is om bij de inspraak een heldere en brede boodschap te kunnen afgeven, waarbij naast aanwezige mogelijke pijnpunten voor mensen en omgeving ook de voordelen goed belicht worden,

- alle partners de bereidheid hebben om mee te werken aan het vervolg, gericht op oplossingen, het waar mogelijk voorkomen van ongewenste effecten in het gebied en benutten van kansen voor de grote uitdagende opgaven in de regio;

en overwegende dat:

- op 26 februari 2010 de stuurgroep Noordoostcorridor een voorlopig advies heeft gegeven om bestuurlijk te verankeren dat het Wilhelmina alternatief met opgewaardeerde N279 het bestuurlijk voorkeursalternatief is. Alle andere alternatieven bieden minder (noordelijk A58 met opgewaardeerde N279) of onvoldoende (alleen opgewaardeerde N279; Wilhelmina zonder opgewaardeerde N279; noordelijk A50 met opgewaardeerde N279) oplossend vermogen voor de bereikbaarheid in balans met het benutten van ecologische kansen in het Middengebied (Rijk van Dommel en Aa). Het eerdere voorkeursalternatief uit het Bereikbaarheidsakkoord wordt hiermee bevestigd.
- de keuze tussen de alternatieven het resultaat is van het antwoord op drie vragen, met een zeef van achtereenvolgens:
 - Is nut- en noodzaak van aanleg van nieuwe (en op te waarderen) infrastructuur aantoonbaar?
 - Bieden één of meerdere alternatieven oplossingen voor de beschreven knelpunten c.q. ontwikkelingskansen?
 - 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).
- op 26 februari 2010 de stuurgroep Noordoostcorridor heeft gevraagd om een aanvullende verkenning tijdens de plan-m.e.r. fase alvorens tot een definitieve keuze te kunnen komen voor één bestuurlijk voorkeursalternatief. In een volgende, project-m.e.r. fase zullen meerdere varianten, gebaseerd op dit voorkeursalternatief, verder worden onderzocht;
- de nadere verkenning die knelpunten betreft die discriminerend zijn voor een definitieve keuze, die ingaan op groen/blauwe onderwerpen en nu geen gedetailleerd onderzoek vergen, maar op basis van beschikbare informatie een verdieping vormen en voorkomen dat sprake is van een 'rood stoplicht' of onrealistische kosten, waardoor straks opnieuw met een keuzeproces moet worden gestart (met onnodige vertraging als gevolg);
- dat de aanvullende opdracht ging over :
 - o aandachtspunten voor varianten en vervolgonderzoeksvragen bij:
 - Veghel,
 - Helmond/ Dierdonk,
 - de aansluiting van de oost-westverbinding met de N279 bij Aarle-Rixtel;
 - de doorkruising van het Dommeldal;
 - o of op alle wegvakken op het traject tussen Veghel en A67 voor een voldoende oplossend vermogen een opwaardering van de N279 tot een weg met 2x2 stroken en een ontwerpsnelheid van 100 km/u weg noodzakelijk is en waar vanuit kosten-overwegingen wellicht kan worden volstaan met een eenvoudigere uitvoering;
 - o het bieden van meer zicht op hoofdlijnen van noodzakelijke aanvullende maatregelen met bijbehorende kostenplaatjes die bij de beoordeling een rol spelen. Dat beeld is nodig als mogelijke waarborg dat ook in de uitvoeringsfase voldoende geld beschikbaar kan zijn voor investeringen in groen en blauw en niet alleen voor wegen. In het bijzonder t.a.v. bandbreedte voor mogelijke tunnels van verschillende lengte bij zeer waardevolle gebieden;

- de inhoudelijke koppeling met het Rijk van Dommel en Aa (voorheen Middengebied) en daarmee de waarborg voor een integrale aanpak met ruimtelijke randvoorwaarden; de te maken businesscase voor Brainport-Oost volgens het Afsprakenkader van 12 februari 2010 en waarborg door fusie van de stuurgroepen voor Middengebied en Noordoostcorridor tot Brainport Oost;
- op 26 februari 2010 in de stuurgroep Noordoostcorridor verder is afgesproken om een nadere invulling te geven aan de afspraken die in het Bereikbaarheidsakkoord van 2007 met Laarbeek en de regio zijn gemaakt over meenemen van een noordelijk alternatief, het in beeld brengen van de ruimtelijke randvoorwaarden en afspraken over maaiveldvariant en gedeeltelijke ondertunneling, voor zover kaderstellend voor de besluitvorming;
- op 26 februari 2010 de adviseurs BMF en de drie terreinbeherende instanties (Staatsbosbeheer, Brabants Landschap en Natuurmonumenten), in tegenstelling tot de andere leden van de stuurgroep, van mening zijn dat een keuze voor een oost-west verbinding nog te vroeg is. Zij zijn van mening dat als uit het vervolgtraject mocht blijken dat een nieuwe oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal noodzakelijk is, voor hen in het licht van de grote natuur- en landschapskwaliteiten en de belangrijke cultuurhistorische waarden uitsluitend een lange tunneloplossing (onder het Dommeldal en de Breugelse Beemden) aanvaardbaar is.
- dat zo'n langere tunnel in de nadere verkenning na februari is meegenomen;
- in de periode tot de stuurgroep van 10 september 2010 de nadere verkenning is uitgevoerd in de vorm van ambtelijke werkateliers. De uitkomsten zijn verwerkt in de notitie afwegingskader;
- deze nadere 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-m.e.r.);
- het bestuurlijk overleg met Laarbeek en de Provincie op 1 september heeft 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.
- het verkregen inzicht met de resultaten van de bestuurlijke bespreking van 26 februari 2010 is verankerd in de aangepaste notitie 'Afweging van de alternatieven voor de Noordoostcorridor';
- paragraaf 6 in deze notitie de overall afweging voor het voorkeursalternatief beschrijft;
- gehoord het advies van de Adviesgroep Brainport Oost van 8 september 2010, de stuurgroep:
 - constateert dat de Adviesgroep een verdeeld advies heeft afgegeven, waarin verschillende meningen zijn verwoord.
 - vindt dat het onderdeel van het advies van de Adviesgroep dat pleit voor volgtijdelijkheid door eerst N279 te realiseren niet aanvaardbaar. Belangrijk is een benadering van de Noordoostcorridor als één geheel, omdat dit anders leidt tot een verzwaring van de verkeersproblemen op vitale onderdelen in de regio (bijvoorbeeld in Helmond en Veghel)
 - de andere aandachtspunten van de Adviesgroep in haar advies zal overnemen.
 - verheugd is dat de AG-leden hebben aangegeven graag mee te willen blijven denken aan het vervolg van de Noordoostcorridor, terwijl ze daarnaast ook steeds hun belangen zullen uiten.

- de waterschappen positief kunnen meewerken aan het in gang zetten van de procedure ten behoeve van het planMER door de Stuurgroep. Als functionele overheid, gericht op water en natte natuuraspecten, zijn zij van mening dat hun belangen voldoende inhoudelijk en objectief beschreven zijn om een goede afweging te kunnen laten maken door de algemene overheden van de Stuurgroep;
- de gemeente Laarbeek instemt met de keuze voor het Wilhelmina-alternatief met opgewaardeerde N279 als bestuurlijk voorkeursalternatief, met het verzoek om aandacht voor enkele punten, waaronder een uiterst zorgvuldige communicatie in goed overleg met de partners;
- dat deze stap door de hele Stuurgroep wordt gewaardeerd, zodat het vervolg met breed bestuurlijk draagvlak in de regio kan worden voortgezet;
- dat de Stuurgroep daarmee op 10 september 2010 unaniem het voorlopig bestuurlijk advies van 26 februari 2010 bevestigt en omzet in een definitief advies;

zij aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant adviseren :

- van de 5 onderzochte alternatieven op basis van de beschreven afweging te kiezen voor het ‘Wilhelmina alternatief met opgewaardeerde N279 tussen Veghel en de A67’ als bestuurlijk voorkeursalternatief . Het voorlopig bestuurlijk advies van 26 februari 2010 wordt hiermee bevestigd en omgezet in een definitief advies;
- dit advies te betrekken bij de besluitvorming over de partiële herziening van de Provinciale Structuurvisie die voorziet in het vastleggen van het voorkeursalternatief van de Noordoostcorridor;
- de besluitvorming over het exacte tracé voor de Noordoostcorridor ter hand te nemen en uit te werken in de vorm van een Provinciaal Inpassingsplan, in combinatie met een project-m.e.r.;
- de investering in een breed bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor de Noordoostcorridor voort te zetten en de Stuurgroep en Adviesgroep Brainport Oost en de projectgroep Noordoostcorridor te betrekken bij de verdere voorbereiding van de besluitvorming over Noordoostcorridor;

en verzoekt Gedeputeerde Staten, bij het vervolgonderzoek in de fase van project-m.e.r. en inpassingsplan voor een optimale aanscherping, aandacht te besteden aan de volgende punten:

- verder onderzoeken van bestaande varianten uit het plan-MER om te komen tot een optimale aanscherping van het voorkeursalternatief met:
 - o specifieke aandacht voor de inpassing van het tracé bij Aarle-Rixtel en bij de passage van Dierdonk.
 - o specifieke aandacht voor de inpassing van het tracé door het Dommeldal, waarbij vanwege de grote waarde die aan dit gebied wordt toegekend naast varianten van een korte tunnel in combinatie met bruggen onder het Dommeldal een ‘lange tunnel onder het Dommeldal en Breugelse Beemden’ als volwaardige variant mee te nemen
 - o specifieke aandacht voor de leefbaarheid in Zijtaart en Eerde als gevolg van de omleiding inclusief de aansluiting op de A50 bij Veghel en de aansluiting van de omleiding op de N279 bij de Zuid-Willemsvaart.
 - o eveneens specifiek aandacht te besteden aan de leefbaarheid van de kleinere kernen zoals Stad van Gerwen, Deense Hoek, Achterbosch, Dierdonk en specifiek voor geluid Brouwhuis en Rijpelberg

- een nadere analyse van de kansen en knelpunten zoals in plan-MER per thema zijn aangegeven. Ga in op de mogelijkheden om kansen te benutten en knelpunten zoveel mogelijk te beperken door een slimme tracékeuze en mitigerende maatregelen - met name voor geluid en gezondheid.
- de Noordoostcorridor in nauwe samenhang met de ontwikkeling van het Rijk van Dommel en Aa binnen Brainport-Oost op te pakken, met bijzondere aandacht voor :
 - o het afwaarderen van de A/N270
 - o de businesscase
 - o de mogelijkheden om met maatregelen (ook voor bestaande infrastructuur) als ecoducten, wildtunnels, robuuste verbindingen per saldo een meerwaarde voor het Rijk van Dommel en Aa te realiseren, die uitstijgt boven de verplichting tot mitigatie en compensatie van verlies aan natuurwaarden
 - o het voldoende borgen van de integraliteit van de opgave. Met name de aspecten van de financiering en gelijktijdige realisatie van groen/blauwe opgaven en rood/grijze opgaven maken daar onderdeel van uit.
- de exacte tracébepaling, het route-ontwerp en de vormgeving van de infrastructuur, inclusief een geheel/gedeeltelijk verdiepte ligging van de oost-west verbinding.
- de vormgeving van aansluitingen, kruisingen met overige infrastructuur (inclusief kabels en leidingen), doorsnijding van natuurgebieden met bruggen, tunnels en/of aquaducten en de impact op waterwin- en waterbergingsgebieden.
- een waar nodig meer gedetailleerd onderzoek naar de verkeersdruk op de verschillende wegvakken inclusief het onderliggende wegennet. Verder over de inpassing van aansluitingen op de weg met andere wegen, zoals bijvoorbeeld bij Lieshout en Dierdonk en de te nemen maatregelen om een ongewenste toename van verkeer in kernen als Aarle-Rixtel te voorkomen
- waarborg van de fietsverbindingen bij doorsnijding van bestaande verbindingen, specifiek binnen de rijksbufferzone maar ook daarbuiten. Dit geldt eveneens voor de verbindingen voor het agrarisch verkeer.
- het in op een volledige wijze in beeld brengen van de cultuurhistorische en aardkundige waarden en deze mee te nemen in de afwegingen
- de positie van de landbouw
- ruimte van Leisurevoorziening(en) voor de vrijetijdsbranche met Brainport-uitstraling
- door benutting van de mogelijkheden om door innovatie en een duurzame vormgeving van de infrastructuur per saldo een positieve bijdrage te leveren aan de integrale ontwikkeling van de Zuidoostvleugel van Brabantstad.
- meer in detail onderzoek verrichten aan de noodzaak tot en mogelijkheden om per saldo de kwaliteit voor natuur, landschap en cultuurhistorie in het Rijk van Dommel en Aa en de relatie met de omliggende gebieden te versterken. Dit in aanvulling op de wettelijke verplichting om door mitigatie en compensatie de eventuele nadelige gevolgen van de aanleg van de Noordoostcorridor zoveel mogelijk te beperken. De belangrijkste aandachtspunten zijn terug te vinden in de notitie 'Afweging van de alternatieven voor de Noordoostcorridor', die tevens verwijst naar de resultaten uit het plan-MER.
- door detaillering van het onderzoek (in aanvulling op de businesscase) tijdens de volgende fase beter zicht krijgen op de diverse precieze kosten (en baten) van de verschillende varianten om een afweging te kunnen maken tussen enerzijds noodzakelijke/gewenste investeringskosten versus beschikbare, door meerdere partijen op te brengen, financiering. Erkend wordt dat de beschikbare financiën een belangrijke randvoorwaarde zullen vormen voor welke uitvoeringsvorm in de

Noordoostcorridor in de realisatiefase zal kunnen worden gerealiseerd. Dit wordt betrokken bij het resultaat van het nader onderzoek in de fase van project-m.e.r. en inpassingsplan,.

- dat er ruimte is in het proces om zorgvuldig te kijken naar de fasering van de realisatie van de onderdelen van het voorkeursalternatief.