

Bestuurlijk convenant S 210

november 1987

BESTUURLIJK CONVENANT

inzake de te ontwikkelen wegenstructuur in de regio Helmond, in aanvulling op de voorgestane hoofdwegenstructuur volgens variant F, tussen

- de gemeente Aarle-Rixtel
- de gemeente Bakel en Milheeze
- de gemeente Beek en Donk
- de gemeente Helmond
- het streekorgaan gewest Helmond en
- de provincie Noord-Brabant.

I. BESTUURLIJK CONVENANT

II. TOELICHTING

1. Inleiding
2. Aard en doel van het convenant
3. Functie en planstatus van de onderdelen van structuur-variant II+
4. Beheer en onderhoud
5. Fasering
6. Bestemmingsplannen
7. Financiering
8. Organisatie
9. Voorstel besluitvorming

III. BIJLAGEN

1. Verslag bestuurlijk overleg 11 februari 1985
2. Verslag bestuurlijk overleg 2 april 1986.
3. Nota "Structuurstudie S24" van april 1986.
4. Motie Raad van Aarle-Rixtel 29 januari 1987.

november 1987.

I. BESTUURLIJK CONVENANT

Bestuurlijk convenant

Streekorgaan gewest Helmond
gemeente Aarle-Rixtel
gemeente Bakel en Milheeze
gemeente Beek en Donk
gemeente Helmond
provincie Noord-Brabant

De convenant partners, dagelijks bestuur gewest Helmond, gemeentebestuur Aarle-Rixtel, gemeentebestuur Bakel en Milheeze, gemeentebestuur Beek en Donk, gemeentebestuur Helmond en Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

gelet op:

de verkeersproblematiek in de regio Helmond;

overwegende:

dat deze problematiek oplosbaar is door in aanvulling op de hoofdwegenstructuur in Noord-Oost-Brabant volgens structuurvariant F (A50, A58) te komen tot de realisering van een samenhangende wegenstructuur, bestaande uit:

- een doortrekking van de S210 vanaf de S209 in noordelijke richting, welke ter hoogte van Heikant afbuigt in westelijke richting en aansluit op de door het Rijk te realiseren A50, oostelijk van Nuenen (variant F);
- een verbindingsweg tussen voornoemde doortrekking van de S210 en de weg Beek en Donk-Gemert (S331);
- een additionele, lokale oplossing in Beek en Donk, bestaande uit:
 - o een reconstructie van de aansluiting van de weg Beek en Donk-Gemert op de weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266) in Donk;
 - o een lokale voorziening in of om Donk ter verbetering van de bestaande weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266);

zoals op de bij dit convenant behorende kaart is aangegeven en in de bijbehorende toelichting nader is omschreven;

komen ten principale overeen als volgt:

1. De convenant-partners streven gezamenlijk naar realisering van de hierboven aangeduide wegenstructuur, waarbij deze structuur als een samenhangend geheel wordt beschouwd.

In afwijking van de overige convenant-partners neemt de gemeente Aarle-Rixtel ten aanzien van de westelijke afbuiging van de S210 een definitief standpunt in, nadat de minister van Verkeer en Waterstaat een uitspraak heeft gedaan over de gewenste hoofdwegenstructuur in Noord-Oost-Brabant.

2. Bovengenoemde visie op de wegenstructuur in de regio Helmond is afgestemd op de uitgangspunten van het provinciaal wegenplan 1986, zoals dat in maart 1986 is vastgesteld door Provinciale Staten. De taakstelling, voortvloeiend uit het provinciaal wegenplan 1986 vormt tevens de grondslag voor de sanering van het wegbeheer. Dit houdt in, dat het beheer en onderhoud van de provinciale wegen, die geen deel uitmaken het provinciaal wegenplan 1986 tot de verantwoordelijkheid van die gemeente(n) gaan behoren, op het grondgebied waarvan het desbetreffende weggedeelte is gelegen.
- De verbindingsfunctie van bedoelde weggedeelten wordt niet beïnvloed door de aanvullende wegenstructuur in de regio Helmond, zodat de overdrachten van bedoelde wegvakken onafhankelijk van de totstandkoming van (onderdelen van) die structuur kunnen worden geëffectueerd. Bedoelde overdrachten vinden plaats zonder verrekening van kosten voor toekomstig onderhoud. De desbetreffende wegen zullen in goede staat van onderhoud worden overgedragen, dan wel zal verrekening plaatsvinden van achterstallig onderhoud, onder voorbehoud, dat deze gelden zullen worden aangewend voor het onderhoud of de herinrichting van het bedoelde wegvak.
3. Naast de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de totstandkoming van de totale gewenste structuur is, in relatie tot de verschillende functies die de onderdelen van die wegenstructuur hebben, sprake van een specifieke verantwoordelijkheid voor enkele afzonderlijke convenant-partners:
- tot de verantwoordelijkheid van de provincie behoort de voorbereiding en uitvoering van de totale hierboven omschreven wegenstructuur, met dien verstande, dat de provincie niet gehouden is over te gaan tot uitvoering van (onderdelen van) de aanvullende wegenstructuur, vooraleer
- de minister een voorkeur heeft uitgesproken voor een hoofdwegenstructuur volgens Variant F;
 - volledige overeenstemming bestaat tussen alle convenant-partners over bedoelde aanvullende wegenstructuur;
- niet tot de verantwoordelijkheid van de provincie behoort de reconstructie van de aansluiting van de weg Beek en Donk-Gemert op de N266 in Beek en Donk, welke reconstructie door en op kosten van het Rijk zal worden gerealiseerd in het kader van de verbeteringswerken aan de Zuid-Willemsvaart; na realisering en ingebruikname van (onderdelen van) bovengenoemde wegenstructuur zullen, op grond van de uitgangspunten van het Provinciaal wegenplan 1986

- het beheer en onderhoud van de lokale voorziening in of om Donk direct na realisering door de provincie tot de verantwoordelijkheid gaan behoren van de gemeente Beek en Donk;
- het beheer en onderhoud van de huidige provinciale verbinding Lieshout-Beek en Donk, met inbegrip van het gedeelte binnen de bebouwde kom van Beek en Donk tot de verantwoordelijkheid gaan behoren van de respectieve gemeenten waarin deze verbinding is gelegen, te weten Lieshout, Aarle-Rixtel en Beek en Donk;
- het beheer en onderhoud van het gedeelte van de oostelijke omlegging Lieshout tussen het kruispunt Bavaria en de aansluiting met de zuidelijke omlegging Lieshout tot de verantwoordelijkheid gaan behoren van de gemeente Lieshout;
- het beheer en onderhoud van de Oranjelaan (voorheen T14) in de gemeente Beek en Donk, voor zover deze gelegen is binnen de bebouwde kom, tot de verantwoordelijkheid gaan behoren van de gemeente Beek en Donk;
- het beheer en onderhoud van de doorgetrokken S210, de verbindingsweg tussen de S210 en de weg Beek en Donk-Gemert (S331) alsmede de weg langs de Zuid-Willemsvaart tussen de bebouwde kommen van Beek en Donk en Helmond (thans Rijksweg) tot de verantwoordelijkheid gaan behoren van de provincie Noord-Brabant.

Voor de met de hiervoor vermelde verantwoordelijkheid samenhangende overdracht van wegen gelden dezelfde condities als voor de onder 2. genoemde overdrachten.

4. Ten einde de realisering van de wegenstructuur mogelijk te maken zullen de convenant-partners de nodige bestuurlijke beslissingen nemen c.q. bevorderen.

Voor de gemeenten heeft deze besluitvorming in eerste instantie betrekking op de planologische regeling van de structuurvariant, c.q. op het vaststellen van de benodigde bestemmingsplannen voor alle gedeelten van de gehele structuur;

gestreefd wordt naar vaststelling van alle benodigde bestemmingsplannen binnen een jaar na het besluit van de minister over de hoofdwegenstructuur.

De provincie zal:

- o waar mogelijk en gewenst, bijstand verlenen in het opstellen van en de besluitvorming over de bestemmingsplannen;
- o de technische uitwerking van de wegprojecten verzorgen en
- o de financiële middelen voor de realisering ervan ter beschikking stellen.

Overigens blijft het gezamenlijk streven erop gericht alle zich aandienende mogelijkheden te benutten ter verkrijging van bijdragen door derden.

5. Gelet op de financiële implicaties van bovenvermelde wegprojecten, alsmede de nog te volgen procedures, is een gelijktijdige realisering op korte termijn niet mogelijk en wordt de volgende fasering nagestreefd:
- 1e fase: a. doortrekking van de S210 tot de Bakelsedijk (T451) (aanvang 1987);
 - 2e fase: b. doortrekking van de S210 vanaf de Bakelsedijk tot benoorden Heikant (oostelijk van de te graven Zuid-Willemsvaart om Helmond);
 - c. aanleg van de verbindingsweg tussen de S210 en de weg Beek en Donk-Gemert;
 - d. aanleg van de lokale voorziening in of om Donk (aanvang realisering 2e fase rond 1990, of zoveel eerder als in gezamenlijk overleg tussen provincie en gemeenten mogelijk blijkt);
 - 3e fase: e. doortrekking van de S210 in westelijke richting (afhankelijk van het tijdstip van realisering van de A50 oostelijk van Eindhoven).

De reconstructie van de aansluiting van de weg Beek en Donk-Gemert op de N266 (f), samenhangend met de kanaalwerken, zal plaatsvinden in nader overleg tussen Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Beek en Donk. Er wordt naar gestreefd deze reconstructie gelijktijdig met of vooruitlopend op de 2e fase te realiseren.

6. De provincie zal een initiërende en voorwaardenscheppende rol blijven vervullen in de totstandkoming van de hoofd-wegenstructuur in Noord-Oost-Brabant volgens structuur-variant F, bestaande uit de A50 (Oss-Eindhoven) en de voltooiing van de ruit om Eindhoven (A50/A58). Gewest en gemeenten verplichten zich een spoedige realisering van variant F te bevorderen.

7. Zodra zich fundamentele wijzigingen voordoen in de uitgangspunten, die hebben geleid tot de onderhavige structuurkeuze, zullen de convenant-partners zich over de alsdan ontstane situatie beraden. Dit is met name het geval wanneer de besluitvorming over de hoofdwegenstructuur leidt tot een andere structuur dan variant F. Ook dan blijft uitgangspunt van beleid, dat een adequate oplossing voor de verkeersproblematiek in de regio Helmond, passend binnen de beleidsdoelstellingen van de provincie Noord-Brabant, verkregen dient te worden.

Aldus gedaan te

Helmond

Bakel en Milheeze

Beek en Donk

's-Hertogenbosch

Aarle-Rixtel , met inachtneming van de door de Raad van
Aarle-Rixtel aangenomen motie d.d.
29 januari 1987 (bijlage 4).

16 november 1987.

II. TOELICHTING

1. Inleiding

De gezamenlijke studie van Rijk en provincie naar de gewenste hoofdwegenstructuur in het gebied 's-Hertogenbosch-Oss-Eindhoven-Helmond is afgerond met het rapport van de Stuurgroep hoofdwegenstructuur N.O.-Brabant (Stuhnob) van september 1984. Op basis van het rapport van de Stuhnob heeft het provinciaal bestuur een voorkeur uitgesproken voor structuurvariant F. Voor de oplossing van een aantal regionale en/of lokale verkeersproblemen, zoals in de regio Helmond, acht het provinciaal bestuur een aanvulling op die hoofdstructuur noodzakelijk.

Bij de regio Helmond bestond aanvankelijk -geredeneerd vanuit het belang van het gewest Helmond- een voorkeur voor variant C, als gevolg van het ontbreken van de doortrekking van de S24 (thans S210) in variant F. In groter verband moest echter worden vastgesteld, dat variant C een overmatige concentratie en toename van het verkeer veroorzaakt op de oostelijke noord-zuid-verbindingen in de gemeente Eindhoven, met name op het oostelijk gedeelte van de rondweg.

Beraad binnen de regio zuid-oost-Brabant heeft geresulteerd in een gemeenschappelijke standpuntbepaling, inhoudende, een voorkeur voor variant F met twee essentiële aanvullingen, te weten:

- de doortrekking van de S24 tot voorbij Beek en Donk en aangesloten op de N266 en
- een regionale westelijke omlegging Son.

In het bestuurlijk overleg met de regio Helmond van 21 november 1984 alsmede in een vervolg-overleg op 11 februari 1985 is de noodzaak van een aanvulling op structuurvariant F in de vorm van een doortrekking van de S24 algemeen onderschreven.

Tevens is geconstateerd dat er voor wat betreft de doortrekking van de S24 structureel nog verschillende mogelijkheden voorliggen en dat er nog geen gemeenschappelijke visie bestaat op de gewenste wijze van doortrekking van de S24.

Het verslag van 11 februari 1985 is als bijlage 1 gevoegd bij dit convenant.

In het gevoerde overleg is vastgesteld, dat in principe de volgende structuurmodellen ter besluitvorming voorliggen:

- a. een westelijke doortrekking van de S24 naar en aansluitend op de toekomstige noord-tangent Eindhoven (A58);
- b. een noordelijke doortrekking van de S24, welke ten noorden van Beek en Donk aansluit op de huidige rijksweg langs de Zuid-Willemsvaart (N266);
- c. een combinatie van voornoemde varianten met mogelijke modificaties.

Met structuurvariant F als vertrekpunt voor de verdere activiteiten en besluitvorming betreffende de complementaire wegenstructuur is in het gevoerde overleg met de regio Helmond besloten een nadere studie te verrichten naar de gewenste wijze van doortrekking van de S24. De studie had tot doel een basis te verkrijgen voor bestuurlijke besluitvorming over de definitieve structuur, die vervolgens zou kunnen worden uitgewerkt op tracé- en bestemmingsplanniveau.

Vornoemde studie richtte zich op een beleidsmatige en technische beoordeling en afweging van vier structuurmodellen vanuit de aspecten:

- verkeer
- stedenbouw/planologie
- landschap
- landbouw.

Model I betreft de westelijke doortrekking van de S24 als beschreven onder a.

De structuurmodellen II en III betreffen de onder c. bedoelde combinatiestructuren.

In model II is de westelijke doortrekking van de S24 (model I) aangevuld met een verbinding tussen de S24 en de weg Gemert-Beek en Donk (S23).

Model III komt overeen met het zgn. "gekanteld Y-model" uit het structuurplan van het gewest Helmond en omvat een westelijke doortrekking (model I) met een volledige oostelijke omlegging Beek en Donk.

Model IV betreft de noordelijke doortrekking van de S24, als beschreven onder b.

De studie is uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant in nauw overleg met de regio Helmond. Daartoe is een ambtelijke begeleidingsgroep ingesteld, waarin vertegenwoordigd waren:

- het streekorgaan gewest Helmond
- de gemeente Aarle-Rixtel
- de gemeente Bakel en Milheeze
- de gemeente Beek en Donk
- de gemeente Helmond
- de gemeente Lieshout
- de provincie Noord-Brabant.

De resultaten van de structuurstudie zijn neergelegd in de nota "Structuurstudie S24" van april 1986. Blijkens deze nota benadert structuurvariant II+ het meest de voorkeursvariant van de verschillende overlegpartners.

Deze variant behelst een doortrekking van de S24 (in het vervolg aan te duiden als S210) in westelijke richting, aansluitend op de door het Rijk te realiseren A50 ten oosten van Nuenen, aangevuld met een verbindingsweg tussen de doorgetrokken S210 en de weg Beek en Donk-Gemert. Voorts voorziet deze variant in de oplossing van de problematiek in

Donk door de reconstructie van de aansluiting van de weg Beek en Donk-Gemert op de weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266) en een lokale voorziening in of om Donk.

Op basis van voornoemde nota heeft op 2 april 1986 bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de provincie en de regio Helmond, dat heeft geleid tot de volgende conclusies en afspraken:

- de nota "Structuurstudie S24" biedt voor de overlegpartners voldoende basis voor verdere besluitvorming;
- gewest, gemeenten en provincie koersen gezamenlijk aan op besluitvorming over doortrekking van de S210 volgens structuurvariant II+;
- de provincie is bereid de aanleg en financiering van de westelijke doortrekking van de S210, de verbindingsweg tussen de S210 en de weg Beek en Donk-Gemert (S331) en de lokale oplossing in Donk voor haar rekening te nemen;
- de afzonderlijke gemeenten verplichten zich tot een integrale planologische inpassing van structuurvariant II+;
- de afspraken met betrekking tot de structuurkeuze en de regeling van de daarbij passende taken en verantwoordelijkheden zullen worden vastgelegd in een bestuurlijk convenant.

Het verslag van 2 april 1986 en de nota "Structuurstudie S24" zijn respectievelijk als bijlage 2 en bijlage 3 bij dit convenant gevoegd.

2. Aard en doel van het convenant

De partners in het convenant zijn de besturen van het streekorgaan gewest Helmond:

de gemeente Aarle-Rixtel
de gemeente Bakel en Milheeze
de gemeente Beek en Donk
de gemeente Helmond
de provincie Noord-Brabant.

Het doel van het convenant is te komen tot:

- a. een gemeenschappelijke gestructureerde aanpak van de noodzakelijke oplossing voor de huidige verkeersproblematiek in procedureel, planmatig en financieel opzicht;
- b. bestuurlijk besluitvorming, welke voor die verdere aanpak nodig is.

Gelet op de aard van de op te lossen problemen en de thans nog bestaande onzekerheden met betrekking tot de oplossingen, moet het voorliggende convenant worden beschouwd als een raamwerk, op basis waarvan een nadere invulling nodig en mogelijk is.

Het convenant draagt derhalve een voortschrijdend karakter, waar het de verdere invulling betreft en behoeft herziening, zodra zich in de nu geldende uitgangspunten fundamentele wijzigingen voordoen.

3. Functie en planstatus van de onderdelen van structuurvariant II+

De te realiseren structuurvariant omvat de volgende verbindingen:

- de doorgetrokken S210 vanaf de S209 tot de A50;
- de verbinding tussen de S210 en de weg Beek en Donk-Gemert (S331);
- de lokale oplossing in Donk.

Ingevolge de uitgangspunten van het Provinciaal wegenplan 1986 vervult het aan te leggen gedeelte van de S210 vanaf de S209 tot de A50 de volgende verbindingsfuncties

- in samenhang met de (te realiseren) A58 een 2e orde-functie in de verbinding van Helmond met Eindhoven en W-Nederland;
- in samenhang met de A50 een 2e orde-functie in de verbinding van Helmond met 's-Hertogenbosch, Oost-Nederland (Nijmegen) en de Randstad en
- respectievelijk een 2e en 3e orde-functie in de verbinding van Deurne en Gemert met Eindhoven.

De verbinding tussen de S210 en de S331 vervult eveneens een 3e orde-functie in de verbinding van Gemert met Eindhoven en Helmond en als voortzetting van de weg Boxmeer-Gemert, die de Peel als uitgestrekte landelijke regio verbindt met Eindhoven/Helmond.

Bovenvermelde functietoedeling heeft voor het in maart 1986 door Provinciale Staten vastgestelde Provinciaal wegenplan 1986 tot gevolg, dat de S331 (Boxmeer-Helmond) tussen Helmond en de aansluiting van de verbindingsweg met de S210 oostelijk van Beek en Donk zijn secundaire status verliest.

Het weggedeelte tussen de oostelijke komgrens van Beek en Donk en genoemde verbindingsweg vervult een 4e orde-functie (tertiair) in de relatie van Beek en Donk met Gemert. Het gedeelte tussen de komgrenzen van Beek en Donk en Helmond vervult eveneens een functie van 4e orde en wordt derhalve tertiair. De S904 (Beek en Donk-Nuenen), die in afwachting van de besluitvorming over de wegenstructuur in het wegenplan vooralsnog is gehandhaafd verliest zijn planstatus, met uitzondering van de zuidelijke omlegging Lieshout, die deel uitmaakt van de doorgetrokken S210.

De eventueel in het kader van structuurvariant II+ te realiseren lokale omlegging Donk vervult geen verbindingsfunctie, die opname in het provinciale wegenplan rechtvaardigt.

4. Beheer en onderhoud

De in paragraaf 3 beschreven functietoedeling heeft de volgende consequenties voor het beheer en onderhoud van de afzonderlijke wegvakken:

De doorgetrokken S210 (vanaf de S209 tot de A50), de verbindingsweg tussen de S210 en de S331 alsmede het wegvak tussen die verbindingsweg en de oostelijke komgrens van Beek en Donk komen op grond van hun orde-functie c.q. planstatus in beheer en onderhoud bij de provincie.

Het weggedeelte langs de Zuid-Willemsvaart (N266) tussen Beek en Donk en Helmond komt in beheer en onderhoud bij de provincie, nadat met het Rijk tot overeenstemming is gekomen over de overdracht.

De lokale omlegging Donk zal na gereedkomen in beheer en onderhoud worden overgedragen aan de gemeente Beek en Donk. Het gedeelte van de voormalige S23 en T12 (in het Provinciaal wegenplan 1986 de S904) dat zijn planstatus verliest, komt in beheer en onderhoud bij respectievelijk de gemeenten Lieshout, Aarle-Rixtel en Beek en Donk na doortrekking van de S210 in westelijke richting.

Het gedeelte van de voormalige T14, gelegen binnen de kom van Beek en Donk, komt eveneens in beheer en onderhoud bij de gemeente Beek en Donk na realisering van de 2e fase (zie par. 5).

Bovenvermelde overdrachten vloeien rechtstreeks voort uit de gewijzigde verbindingsfuncties ten gevolge van de aanleg van de aanvullende wegenstructuur. Daarnaast bevindt zich in de regio Helmond een aantal weggedeelten, die als gevolg van de vaststelling van het provinciaal wegenplan niet meer tot de verantwoordelijkheid van de provincie behoren. Voor een deel zijn de onderhandelingen met de desbetreffende gemeente reeds in gang gezet c.q. is overeenstemming over de overdracht bereikt. Voor het overige betreft het de volgende wegvakken:

in de gemeente Helmond:

- de kasteeltraverse (voorheen S22) voor zover deze binnen de bebouwde kom is gelegen (km 7.295 - km 8.464 en km 11.050 - km 13.842)
- de weg Aarle-Rixtel-Helmond (voorheen T13) vanaf de gemeentegrens (km 18.643 - km 20.668)
- de weg Helmond-Bakel (voorheen T17) het gedeelte, dat in het kader van de kanaalwerken zijn functie verliest (km 0.000 - km 0.495)
- de weg Mierlo-Helmond (voorheen T21) voor zover deze binnen de bebouwde kom is gelegen (km 6.815 - S22)
- de weg Gerwen-Stiphout (voorheen T22) vanaf de gemeentegrens (km 1.074 - km 4.655);

in de gemeente Lieshout:

- de voormalige T12, met uitzondering van het gedeelte, dat vooralsnog zijn functie behoudt tussen het kruispunt Bavaria en de zuidelijke omlegging Lieshout.

Het vervallen van de verbindingsfunctie van deze weggedeelten houdt geen verband met de aanvullende wegenstructuur, zodat de overdracht van deze wegen onafhankelijk van de totstandkoming van (onderdelen van) de aanvullende wegenstructuur kan worden geregeld.

Ingevolge het vigerende overdrachtenbeleid van de provincie vinden de bovenvermelde overdrachten van wegen plaats zonder verrekening van toekomstig onderhoud.

De wegen zullen in goede staat van onderhoud worden overgedragen, dan wel zal verrekening plaatsvinden van het achterstallig onderhoud (onder voorwaarde, dat deze gelden zullen worden aangewend voor het onderhoud of de herinrichting van het bedoelde wegvak).

5. Fasering

Een gefaseerde aanpak van de voorgestane structuurvariant II+ is nodig, op grond van het feit, dat noch financieel, noch procedureel de gehele structuur gelijktijdig en op korte termijn kan worden gerealiseerd. Een fasering in aanpak dient echter zodanig te zijn, dat:

- een zo groot mogelijke bijdrage aan de oplossing van de verkeersproblematiek wordt verkregen;
- de te realiseren onderdelen qua tracering en dimensionering passen in de voorgestane eindstructuur;
- het beleid, gericht op de totstandkoming en een optimaal functioneren van de voorgestane hoofdwegenstructuur volgens variant F onverminderd kan worden voortgezet. Derhalve dient te worden voorkomen, dat als gevolg van de gefaseerde aanpak hoofdverbindingsfuncties worden vervuld, c.q. overgeheveld naar verbindingen van lagere orde.

Indien de minister van Verkeer en Waterstaat besluit tot een andere hoofdwegenstructuur dan variant F, waarvan is uitgegaan bij de structuurstudie S24, treedt een nieuwe situatie op, waarbij nieuw overleg tussen de convenant-partners nodig is.

Uitgaande van de veronderstelling, dat de A50 niet voor 1995 gerealiseerd zal zijn en gelet op de wenselijkheid van een spoedige oplossing van de verkeersproblematiek in de regio Helmond, wordt, rekeninghoudend met bovenvermelde uitgangspunten, de volgende gefaseerde aanpak voorgesteld:

- 1e fase: a. doortrekking van de S210 tot de Bakelsedijk (T451)
- 2e fase: b. doortrekking van de S210 vanaf de Bakelsedijk tot benoorden Heikant (oostelijk van de te graven Zuid-Willemsvaart om Helmond)
- c. aanleg van de verbindingsweg tussen de S210 en S331
- d. aanleg van de lokale voorziening in of om Donk
- 3e fase: e. doortrekking van de S210 in westelijke richting, in samenhang met de aanleg van de A50, oostelijk van Eindhoven.

Indien de situatie daar aanleiding toe geeft, bijvoorbeeld bij een snellere realisering van de A50, dan thans is voorzien, dienen de overlegpartners zich opnieuw te beraden over de gewenste fasering.

Het streven is erop gericht om in 1987 een aanvang te maken met de 1e fase.

Gelet op de technisch en procedureel nog te verrichten activiteiten, wordt er naar gestreefd rond 1990 een aanvang te maken met de realisering van de 2e fase.

Een versnelling van de fasering is in beginsel mogelijk, bijv. door middel van voor-financiering. Een dergelijke regeling zal in gezamenlijk overleg tussen provincie en betrokken gemeenten tot stand dienen te komen.

Het tijdstip van aanleg van de 3e fase is afhankelijk van het tijdstip van realisering van de A50 door het Rijk.

De reconstructie van de aansluiting van de weg Beek en Donk-Gemert op de N266 (f), welke deel uitmaakt van de Kanaalwerken in Beek en Donk, vindt in principe plaats door en op kosten van het Rijk. In het hierover met het Rijk te voeren overleg zullen de provincie en de gemeente Beek en Donk streven naar uitvoering van deze reconstructie gelijktijdig met of vooruitlopend op de 2e fase van structuurvariant II+.

6. Bestemmingsplannen

Een belangrijke voorwaarde voor de verwezenlijking van de beoogde wegenstructuur is een tijdige planologische regeling c.q. inpassing in bestemmingsplannen.

In de gemeente Helmond is de aanleg van de S210 geregeld in een vigerend bestemmingsplan.

In alle overige bij het convenant betrokken gemeenten dient de opname van de S210 in bestemmingsplannen nog te worden geregeld.

De voorbereiding hiervan kan ter hand worden genomen, zodra middels een nadere studie uitsluitsel is verkregen over de precieze tracering en dimensionering van de structuuronderdelen. De gemeente Aarle-Rixtel zal ter zake van de doortrekking van de S210 in westelijke richting een standpunt innemen, zodra de besluitvorming door de minister over de hoofdwegenstructuur is afgerond.

De kosten van het maken van bestemmingsplannen komen, gelet op de wettelijke taak van de gemeentelijke overheid, ten laste van de desbetreffende gemeenten. Van de zijde van de provincie mag een inhoudelijke en procedurele bijdrage in het opstellen van en de besluitvorming over deze bestemmingsplannen worden verwacht.

7. Financiering

Alle onderdelen van de gewenste structuurvariant zullen door en op kosten van de provincie worden gerealiseerd, met uitzondering van de reconstructie van de aansluiting van de weg Beek en Donk-Gemert op de N266, samenhangend met de verbredingswerkzaamheden aan de Zuid-Willemsvaart in Beek en Donk.

Indien ten tijde van de aanleg de huidige Wet uitkeringen wegen van kracht is zal van deze bijdrageregeling gebruik worden gemaakt.

Voorts zullen ook alle andere zich eventueel aandienende mogelijkheden voor (een bijdrage in) de financiering door de convenant-partners worden benut.

Over de totale omvang van de met dit project gemoeide kosten kan nog geen uitspraak worden gedaan alvorens een eerste uitwerking heeft plaatsgevonden.

8. Organisatie

De convenant-partners:

- de gemeente Aarle-Rixtel
- de gemeente Bakel en Milheeze
- de gemeente Beek en Donk
- de gemeente Helmond
- het Streekorgaan gewest Helmond
- de provincie Noord-Brabant

zijn in beginsel elk voor zich verantwoordelijk voor de besluitvorming op respectievelijk lokaal, gewestelijk en provinciaal niveau. Deze besluitvorming is gericht op de totstandkoming van de gekozen structuur en omvat alle daarvoor noodzakelijke elementen die in hoofdzaak zijn aan te duiden met:

- instemming met structuurvariant II+;

- instemming met het bestuurlijk convenant en in het bijzonder de daarin neergelegde afspraken betreffende
 - o de aanpak/fasering van variant II+
 - o de planologische regeling
 - o de financiering en
 - o het beheer en onderhoud.

Gelet op de complexiteit en het aantal convenant-partners zal een coördinerende taak moeten worden vervuld. Deze coördinerende taak wordt uitgevoerd door een bestuurlijk overleg waarin voornoemde besturen zijn vertegenwoordigd en dat zal worden geleid door een vertegenwoordiger van het provinciaal bestuur i.c. de gedeputeerde voor Verkeer en Waterstaat.

Het bestuurlijk overleg zal zich laten bijstaan door een ambtelijke werkgroep, waarin bovengenoemde besturen ambtelijk zijn vertegenwoordigd. De ambtelijke werkgroep heeft in hoofdlijnen tot taak:

- het voorbereiden van alle noodzakelijke
 - administratieve
 - technische en
 - financiële

voorwaarden om binnen redelijke termijnen te kunnen komen tot realisering van de overeengekomen wegenstructuur.

De ambtelijke werkgroep, welke wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de provincie, staat onder verantwoordelijkheid van het bestuurlijk overleg.

De technische uitwerking van structuurvariant II+ op tracéniveau (principeplan, besteksplan) vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer (WMV) van de provincie Noord-Brabant.

De vertegenwoordiger van de dienst Ruimtelijke Ordening, Natuur en Landschap en Volkshuisvesting (RNV) in de ambtelijke werkgroep vervult tevens een coördinerende functie met betrekking tot de planologische begeleiding en regeling.

9. Voorstel besluitvorming

Het bestuurlijk convenant wordt door de betrokken vertegenwoordigers in het bestuurlijk overleg aangeboden:

ter besluitvorming aan:

- het dagelijks bestuur van het streekorgaan gewest Helmond
- de raad van de gemeente Aarle-Rixtel
- de raad van de gemeente Bakel en Milheeze
- de raad van de gemeente Beek en Donk
- de raad van de gemeente Helmond
- het dagelijks bestuur van de provincie Noord-Brabant

ter kennisneming aan:

- de Provinciale planologische commissie.

III. BIJLAGEN

Samenvatting bestuurlijk overleg d.d. 11 februari 1985 inzake de S24 in het gebouw van het streekorgaan gewest Helmond.

Aanwezigen:

Gemeente Aarle-Rixtel:	de heer mr. K.A.M. Buijs (burgemeester)
	de heer J.C. v. Ieperen
Gemeente Bakel en Milheeze:	de heer O.P.M. Bouwmans (wethouder)
Gemeente Beek en Donk:	de heer Ch.L.A.M. Hustinx (burgemeester)
	de heer G.Th. van der Vrande (wethouder)
	de heer Th.J. Wouters
	de heer ing. W.J. Willems
Gemeente Helmond:	de heer J.W. Remmen (wethouder)
Gemeente Lieshout:	de heer P.A.C.C. van Hout (burgemeester)
	de heer A.G.M. v.d. Wijdeven (wethouder)
	de heer A.G. v. Lenken (wethouder)
Gewest Helmond:	mw. P.H.M. Jacobs-Aarts (portefeuillehoudster)
	de heer drs. G.Th. Folmer
Provincie Noord-Brabant:	de heer drs. J. de Geus (gedeputeerde)
	ir. A. Peters (PWS)
	drs. H. Cramer (Griffie/verslag)

I Verslag bestuurlijke bijeenkomst 21 november 1984

De vergadering stemt in met de door de provincie voorgestelde wijzigingen op het door het gewest in concept vervaardigde verslag van de bestuurlijke bijeenkomst op 21 november jl. over de hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant.

II Doortrekking S24

Mevrouw Jacobs refereert aan het overleg van 21 november over de hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant en stelt dat het inmiddels bij een ieder bekende standpunt van de regio over de studie hoofdwegenstructuur, thans ook gedragen wordt door de bestuursraad van het gewest.

Zij benadrukt het belang van een verdere gezamenlijke aanpak van de problematiek van de S24, waarbij duidelijk is dat voor wat betreft de regio deze weg in noordelijke richting doorgetrokken moet worden.

De heer de Geus refereert aan het provinciale standpunt inzake het Stuhnob-rapport en vermeldt dat de visie van Gedeputeerde Staten onderschreven wordt door de betrokken commissies uit de staten.

De gemeentebesturen en het dagelijks bestuur van het gewest zijn door middel van een afschrift van het Protocol in kennis gesteld van de resultaten van het overleg met de minister van verkeer en waterstaat op 6 december jl. Hieruit blijkt dat de minister begrip heeft voor het standpunt van gedeputeerde staten voor de keuze voor structuurvariant F. De minister heeft inmiddels, overeenkomstig haar toezegging, advies gevraagd aan de Raad van de Waterstaat met het verzoek dit advies op korte termijn uit te brengen.

Voorgaande ontwikkelingen hebben gedeputeerde staten aanleiding gegeven te bezien op welke wijze de verkeersproblemen, welke in de toekomst niet opgelost zullen worden door structuurvariant F, in overleg met de betrokken gemeenten en het gewest alsnog opgelost kunnen worden.

Aangezien het niet zonder meer duidelijk is welke wegenstructuur voor de regio de beste oplossing biedt en er voorts verschillen van inzicht bestaan over de wenselijkheid en haalbaarheid van bepaalde oplossingen, stelt de heer de Geus voor een werkgroep in te stellen. Deze werkgroep zal er nadrukkelijk naar dienen te streven dat er voor 1 oktober dit jaar een nota ligt over de meest gewenste wegenstructuur. Op grond van deze structuurnota kan dan aan het eind van dit jaar op bestuurlijk niveau een beslissing worden genomen, waarna de meest gewenste structuur uitgewerkt wordt in tracé-alternatieven. Vervolgens kan inpassing in bestemmingsplannen plaatsvinden. Er van uitgaande dat de doortrekking van de S24 een provinciale taak is ligt het in de rede dat de provincie het voortouw neemt.

In de structuurnota dienen drie hoofdvarianten gezien te worden. Te weten een westelijke doortrekking van de S24 aansluitend op de toekomstige wegenruit om Eindhoven; een noordelijke doortrekking aansluitend op de weg langs de Zuid-Willemsvaart/RW266 en een combinatie van beide varianten.

In de structuurstudie dient naast de verkeerskundige aspecten ondermeer aandacht besteed te worden aan natuur en landschap, leefbaarheid, financiën en faseerbaarheid van de voorgestane oplossingen.

De vergadering besluit na enige discussie dat de primaire verantwoordelijkheid voor de structuurstudie bij de provincie dient te berusten en dat de werkgroep beter een (ambtelijke) begeleidingsgroep kan worden genoemd, waarvan de leden desgewenst kunnen terugkoppelen naar de bestuurders.

Mevrouw Jacobs pleit ervoor dat wanneer uiteindelijk overeenstemming bestaat over de te realiseren structuur, de betrokken partijen - gelijk dit is gebeurd bij Halsteren/Bergen op Zoom - een convenant sluiten om tot uitvoering te komen.

De heer Remmen zou liever nu reeds een overeenkomst sluiten die betrokken partijen bindt. Dit wordt evenwel door de vergadering bestuurlijk onhaalbaar geacht.

Voorts vraagt de heer Remmen naar de mogelijkheden reeds nu delen van de S24 gefaseerd uit te voeren. Hij denkt daarbij in het bijzonder aan het zuidelijke gedeelte tot aan de Bakelseweg.

De heer de Geus antwoordt hierop dat wanneer niet vooruitgelopen wordt op de uiteindelijk te kiezen structuur, de betrokken gemeentebesturen onderling overeenstemming hebben bereikt over dat gedeelte, de weg ingepast is in bestemmingsplannen en er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, hier geen bezwaar tegen behoeft te bestaan.

Mevrouw Jacobs spreekt haar vertrouwen uit in de voorgestelde en afgesproken aanpak van de problematiek van de S24 en sluit de vergadering.

III Afspraken

- De aanwezigen stemmen in met de wijzigingen van de provincie op het concept-verslag van 21 november 1984 van het gewest. Vervolgens vastgeste
- De provincie draagt primair de verantwoordelijkheid voor het opstellen van de structuurnota "doortrekking S24" en houdt daarbij contact met de begeleidingsgroep (zie bijlage 1).
- De structuurnota zal drie structuurvarianten bevatten te weten een westelijke afbuiging van de S24 aansluitend op de rijkswegenruit om

Eindhoven, een noordelijke doortrekking aansluitend op de weg langs de Zuid-Willemsvaart en een mogelijke combinatie daarvan.

- De provincie stelt het verslag op en zal een opzet voor de structuurnota met het verslag meezenden (bijlage 2).

21021985

Verslag met conclusies en afspraken van het bestuurlijk overleg op 2 april 1986 van Gedeputeerde Staten met de gemeentebesturen in het gewest Helmond en met het dagelijks bestuur van het gewest Helmond.
Plaats: gewestkantoor Helmond
Onderwerp: concept-rapport structuurstudie S.24

Aanwezig namens:

de provincie	: drs. J. de Geus, (gedeputeerde), voorzitter de heer A. Peters (Provinciale Waterstaat) de heer S. Hornix (Provinciale Waterstaat) de heer R. v.d. Ploeg (provinciale griffie) (verslag)
het gewest Helmond	: mw. P. Jacobs-Aarts, portefeuillehouder de heer G. Folmer
gemeente Helmond	: de heer J. Remmen (wethouder) de heer P. Kloet (Projectbureau Helmond Groeistad)
gemeente Aarle-Rixtel	: de heer v. Kessel (wethouder) de heer E. v. Stekelenburg
gemeente Beek en Donk	: de heer Ch. Hustinx (burgemeester) de heer W. Noten (wethouder) de heer W. Willems (Gemeentewerken)
gemeente Bakel	: de heer O. Bouwmans (wethouder) de heer A. Gerrits (Gemeentewerken)
gemeente Lieshout	: de heer P. v. Hout (burgemeester)

De heer de Geus memoreert de voorgeschiedenis van de structuurstudie S.24. Vertrekpunt voor deze studie vormde structuurvariant F uit de gezamenlijke studie van provincie en rijk naar de hoofd-wegenstructuur in Noord-oost-Brabant. De regio Zuid-Oost-Brabant heeft in het bestuurlijk overleg van november 1984 en februari 1985 een gemeenschappelijk standpunt ingenomen, inhoudende een voorkeur voor variant F, met twee essentiële aanvullingen, te weten:

- de doortrekking van de S.24 tot voorbij Beek en Donk en aangesloten op de N.266 en
- een regionale westelijke omlegging Son.

Gelet op de provinciale voorkeur voor een westelijke doortrekking van de S.24 werd afgesproken een ambtelijke werkgroep in te stellen die in korte tijd, met als vertrekpunt variant F, de complementaire wegenstructuur zou bezien en studie zou verrichten naar de gewenste wijze van doortrekking van de S.24.

Voor de studie lagen 3 opties als structuurmodel voor, nl.

1. een westelijke afbuiging van de S.24, aansluitend op de hoofd-wegenstructuur rond Eindhoven (A.58)
2. een noordelijke doortrekking van de S.24, aansluitend op de huidige rijksweg N.266 langs de Zuid-Willemsvaart
3. combinaties van deze structuurvarianten met modificaties.

De heer Peters vat de inhoud van het rapport en de gevolgde werkwijze beknopt samen. Een viertal structuurmogelijkheden zijn in het rapport onderzocht en getoetst op de aspecten stedenbouw/planologie, landschap, landbouw en verkeer.

3. Over de planologische inpassing dienen zodanige bestuurlijke afspraken gemaakt te worden, dat het gehele tracé van de S.24 volgens variant II+ integraal in de diverse bestemmingsplannen wordt ingepast.

Door de ambtelijke begeleidingsgroep zal een bestuurlijke convenant worden ontworpen, waarin de regeling van verantwoordelijkheden van alle partners in het studiegebied nauwkeurig zullen worden vastgelegd inzake

- taken en verantwoordelijkheden in verband met aanleg, beheer en onderhoud;
- fasering van de realisering in de tijd en voor wat betreft financiering
- planologische inpassing.

Getracht zal worden een ontwerp-convenant binnen 2 maanden op tafel te leggen. Het convenant zal de basis vormen voor de besluitvorming door de diverse gemeenteraden en de advisering door de statencommissie.

De heer Remmen verzoekt erop toe te zien dat de begeleiding van de planologische procedures rond de S.24 ook bij de provincie worden gecoördineerd. Dit bevordert de afstemming en de snelheid. De heer de Geus zegt dit toe.

Op de vraag van de heervan Hout wat er gebeuren moet als één gemeente door lokale omstandigheden (bezwaarschriften) moet afhaken, antwoordt de heer de Geus dat de provincie, wanneer tracés van geprojecteerde rijks- of provinciale wegen in streekplan zijn opgenomen, gebruik kan maken van haar aanwijzingsbevoegdheid. Tegen bezwaren met betrekking tot lokale oplossingen staat de provincie machteloos.

De voorzitter vat de conclusies en afspraken samen:

- de concept-structuurnota S.24 biedt voor de partners voldoende basis voor besluitvorming;
- gemeenten, gewest en provincie koersen gezamenlijk aan op besluitvorming over doortrekking S.24 op basis van variant II+;
- de provincie is bereid de aanleg en financiering van de westelijke doortrekking, inclusief de noordelijke aansluiting op de S.23, alsmede de aanvullende lokale oplossing te Donk voor haar rekening te nemen;
- de planologische inpassing van variant II+ vindt integraal plaats;
- de afspraken met betrekking tot regeling van taken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in een ontwerp van een bestuurlijk convenant, dat binnen 2 maanden aan de partners wordt voorgelegd;
- binnen 10 dagen na heden wordt het verslag van deze bespreking aan de deelnemers toegezonden, teneinde voor de collegevorming (29 april a.s.) een begin met de besluitvorming te kunnen maken; het gewest stuurt afschriften van het verslag naar de regionale deelnemers van de ambtelijke begeleidingsgroep.

Mevrouw Jacobs dankt de heer de Geus en de provinciale medewerkers voor de heldere uiteenzetting en de geleverde inspanningen en dankt voorts de aanwezige gemeenten voor hun komst. Zij benadrukt, dat ongeacht lokale dissonanten of onvoorziene omstandigheden door alle betrokkenen eendrachtig gestreefd moet worden naar realisering van de gemaakte afspraken te weten het bereiken van een snelle oplossing voor de regionale verkeersproblematiek.

De heer de Geus verwacht tenslotte dat gelet op de nog te volgen procedures (bestemmingsplannen - grondverwerving enz), de provincie op zijn vroegst rond eind 1990 gelden behoeft te reserveren voor daadwerkelijke realisering van de doortrekking van de S.24., waarmee overigens op die termijn ook rekening is gehouden.

Motie

1. De Raad van Aarle-Rixtel, in vergadering bijeen op 29 januari 1987, heeft gekonstateerd dat, gezien de agenda van B en W voor de vergadering van heden, in tegenstelling tot de gewestelijke afspraken, geen voorstel aan de Raad wordt gedaan t.a.v. de wegenstructuur en het in geding zijnde ontwerp bestuurlijk convenant.
2. De Raad geeft als haar mening te kennen, uitgaande van het voor Aarle-Rixtel meest gunstige tracee een noordelijke doortrekking van de S24 te aanvaarden, doch dat de westelijke afbuiging wordt afgewezen.
3. Ten aanzien van de westelijke afbuiging zal de Raad uiteindelijk beslissen nadat de Minister een uitspraak heeft gedaan welke wegvariant in Z.O.-Brabant zal worden aangelegd.

Vervolgens dat op bestuurlijk en ambtelijk niveau slechts het standpunt van de raad naar voren mag gebracht worden

Ho. Handwyg. v. d. Leij. Dijkshuis

J. O. Kuisbom

W. J. J. J.

H. J. J. J.

J. J. J. J.

} C. J. J.

V. V. J.

J. J. J. J. J.