

Voorgeschiedenis en doelstelling Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp

Tussenrapportage

projectnr. 236203
revisie 2.0
februari 2011

Opdrachtgever

Gemeente Veghel
Stefan van Bogget/ Liedewij Wiersma
Postbus 10001
5460 DA Veghel

datum vrijgave	beschrijving revisie 2.0	goedkeuring	vrijgave
februari 2011	definitief	ing. C.H.A. Helmes	dr. ir. L.T. Runia

Inhoud	blz.
1	Inleiding4
1.1	Aanleiding en korte voorgeschiedenis.....4
1.2	Voorgeschiedenis en doelstelling Zuidelijke ontsluitingsweg Erp?6
1.3	Leeswijzer7
2	Waarom een zuidelijk alternatief?8
2.1	Voorgeschiedenis / voorkeur voor de noordelijke variant.....8
2.1.1	Provinciale weg 441 Veghel-Erp-Gemert; een verkennende verkeersstudie(1998).....8
2.1.2	Planstudie N616 Veghel-Erp-Gemert (PW44, 2002).....9
2.1.3	Ontsluitingsstructuur Erp en Keldonk; probleemanalyse en oplossingsrichtingen verkeerskundig, ruimtelijk en financieel (2004)11
2.1.4	Notitie N616; Tracéstudies & financiële onderbouwing (2005)13
2.2	Kentering in beleid en bestuurlijk standpunt.....13
2.2.1	Kentekenonderzoek Erp (in het kader van korte termijn maatregelen, 2006)13
2.2.2	Startnotitie MER Noordtracé randweg Erp (2006)13
2.2.3	Verkeer is als water....overlast, veiligheid, bereikbaarheid en landschapskwaliteit in de casus Erp, Brabant (2007)14
2.2.4	Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad (2007).....14
2.2.5	Mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel (2008).....15
2.2.6	Kleinschalige verkeersmaatregelen Erp e.o. (2008)15
2.3	De definitieve keuze voor het zuidelijke tracé15
2.3.1	Verkeersstudie bedrijventerrein De Kempkens en omgeving (2008)15
2.3.2	Hoofdwegenstructuur Veghel 2020; visie op hoofdlijnen (2008).....16
2.3.3	Structuurvisie Erp (2010)17
2.4	Conclusie.....18
3	Doelstelling20
3.1	Aanleiding; verkeersstromen20
3.2	Bandbreedte oplossingsrichting.....21
3.3	Onderzoeksrichting22
3.3.1	Input/output verkeersmodel22
3.3.2	Te onderzoeken varianten24

Bijlage 1: Gevoeligheidsanalyse

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en korte voorgeschiedenis

Voordat de nieuwe ontsluitingsweg bij Erp wordt vastgelegd in het bestemmingsplan (en wordt onderzocht in het MER) wordt eerst in voorliggende tussenrapportage ingegaan op de voorgeschiedenis van het project. Dit rapport vormt formeel geen onderdeel van de te doorlopen procedure, maar in de eerder opgestelde adviezen¹ is gevraagd om een heldere onderbouwing waarom het zuidelijke alternatief als enige alternatief wordt onderzocht. Het tussenrapport is bedoeld om deze onderbouwing vooraf helder op te stellen, zodat dit later in de m.e.r.-procedure geen vragen oproept, die voor de procedure verdere vertraging betekenen. Om het doelbereik van de weg te onderzoeken is het verkeersonderzoek van groot belang. Daarom zijn in voorliggende tussenrapportage de diverse uitgangspunten met betrekking tot verkeer, zoals de maximum snelheid, de wegcategorie, het verbod op doorgaand vrachtverkeer en binnen welke bandbreedte de weg komt te liggen beschreven.

Aanleiding nieuwe ontsluitingsweg

De N616 loopt dwars door de kern van het kerkdorp Erp in de gemeente Veghel. Met name de verkeersintensiteiten van het vrachtverkeer op de N616 leiden in de huidige situatie in Erp en (in mindere mate) in Boerdonk, Keldonk en Veghel tot problemen ten aanzien van de leefbaarheid. Dit uit zich in geluidsoverlast, een slechte luchtkwaliteit, last van trillingen als gevolg van het (vracht)verkeer, lichthinder, verkeersonveilige situaties en problemen met oversteken. Naast deze leefbaarheidproblematiek zijn er ook problemen met de bereikbaarheid en ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker en de geplande uitbreiding Molenakker II in Erp. Deze problemen zijn niet recent, maar spelen al langere tijd, onderstaand en in hoofdstuk 2 is de voorgeschiedenis beschreven.

Korte voorgeschiedenis

Afgelopen twee decennia is er veel gezegd en gesproken over de verkeersproblematiek in Erp. De eerste verkenning naar deze problematiek stamt uit 1998 en onderzocht de huidige en toekomstige verkeersproblematiek van de doorgaande weg Veghel-Erp-Gemert. Uit deze verkenning is gebleken dat er sprake is van een verkeersprobleem in de kern Erp. Dit verkeersprobleem veroorzaakt tevens een probleem voor de leefbaarheid. De aanleg van een nieuw wegtracé zou deze problematiek oplossen. Vele onderzoeken naar de verkeersproblematiek en het nieuwe wegtracé hebben elkaar na de eerste verkenning opgevolgd, zoals in onderstaand schema opgenomen.

Jaar	Stuk	inhoud en conclusie op hoofdlijnen
1998	Provinciale weg 441 "een verkennende verkeersstudie" BVA	Verkenning van de huidige verkeerssituatie op de N616. <i>Conclusie: er is een verkeersprobleem.</i>
2002	Planstudie N616 Veghel-Erp-Gemert – Royal Haskoning (rapport, samenvatting, en inspraak)	Planstudie diverse verkeerskundige alternatieven (30) <i>Conclusie: voorkeur noordelijke ontsluitingsweg.</i>
2004	Ontsluitingsstructuur Erp en Keldonk – Royal Haskoning/Strootman (rapport en inspraak)	In beeld brengen van ruimtelijke gevolgen van drie alternatieven, <i>Conclusie: voorkeur Noordom alternatief als onderdeel van Erp (de weg is van Erp).</i>
2005	Notitie N616 – Oranjewoud	Kosten, ontwerp en opbrengsten van de alternatieven onderzocht (geen conclusie maar er is aanvullende informatie verkregen).
2006	Kentekenonderzoek Erp – DTU	Herkomst en bestemming van het verkeer is onderzocht.

¹ o.a. het advies voor richtlijnen en de vast gestelde richtlijnen voor het m.e.r. zuidelijke ontsluitingsweg Erp

	Consultants;	
2007	Verkeer is als water – Wetenschapswinkel Wageningen	Diverse alternatieven zijn onderzocht <i>Conclusie: combinatie van twee oplossingen</i> <i>Concreet betekent dit dat verkeer van buiten het verblijfsgebied afgewikkeld zou moeten worden over de omliggende wegen terwijl het verkeer van binnen het verblijfsgebied (met name van en naar het industrieterrein) op een dusdanige manier afgewikkeld zou moeten worden dat daarmee geen verkeer van buitenaf aangetrokken wordt.</i>
2007	Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad – Provincie Noord-Brabant	De centrale vraag was wat zijn de voorwaarden behorend bij de regionale ambitie, om in de toekomst een succesvolle regio blijven en de sterke economische positie handhaven en verbeteren. <i>Conclusie: o.a. de opwaardering van de N279</i> <i>Vanuit de structuurvisie Plus Uden/Veghel is voor de leefbaarheid een extra zware relatie in de vorm van een aan te leggen hoofdweg binnen de ruit Uden - Veghel - Gemert - Boekel (N279, A50, N605 en N264) niet wenselijk.</i>
2007	Mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel – Gemeente Veghel/Uden	Actieprogramma bereikbaarheid. <i>Conclusie: de leefbaarheid in Erp en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen zijn als knelpunt benoemd.</i>
2008	Kleinschalige verkeersmaatregelen Erp e.o. – Gemeente Veghel	Onderzoek naar gerealiseerde korte termijn verkeersmaatregelen, ook de verkeercijfers zijn op basis van het kentekenonderzoek en mechanische tellingen geactualiseerd. <i>Conclusie: nauwelijks effect.</i>
2008	Verkeersstudie bedrijventerrein De Kempkens en omgeving – Goudappel Coffeng	Bereikbaarheidsproblemen Veghel zuidwest <i>Conclusie: omlegging N279 met extra aansluitingen op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.</i>
2008	Nota Hoofdwegenstructuur Veghel 2020 – Gemeente Veghel	Afstemmen van de hoofdwegen op ruimtelijke ontwikkelingen in Veghel en de regio. <i>Conclusie: zuidelijke ontsluitingsweg is het beste alternatief voor Veghel.</i>
2010	Structuurvisie Erp, Strootman	Het besluit van de gemeenteraad om de zuidelijke ontsluitingsweg aan te leggen inclusief een tracé aan te geven voor de ontsluiting van de Veghelsedijk via het Hesselereind rechtstreeks naar de Heesakker, gelijklopend met de woningbouw in Erp-Noord.

In 1998 is, zoals bovenstaand vermeld, gestart met een verkenning naar de huidige en toekomstige verkeersproblematiek van de provinciale weg Veghel-Erp-Gemert (BVA, 1998). Daarna werden de mogelijkheden van de aanleg van een nieuw wegtracé als mogelijke oplossing voor deze problematiek onderzocht. Na uitvoering van de Planstudie N616 (Royal Haskoning, 2002) en onderzoek naar de ontsluitingsstructuur Erp en Keldonk (Royal Haskoning en Strootman Landschapsarchitecten, 2004) heeft Oranjewoud twee alternatieven voor tracés ter ontlasting van Erp nader uitgewerkt. Het noordelijke alternatief, dat toen het meest kansrijk werd geacht is verder beschouwd in een m.e.r. Deze procedure is echter nooit geheel afgerond, omdat de doelstelling voor een nieuwe ontsluitingsweg gedurende de procedure is verbreed. De doelstelling omvatte niet langer alleen de verbetering van de leefbaarheid in Erp, maar ook verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker én verbetering van de leefbaarheid in Veghel, Boerdonk en Keldonk. Het MER voor de noordelijke variant sloot niet aan op deze verbrede doelstelling en is daarom niet doorgezet.

Vanuit de veranderde doelstellingen, is in de Nota Hoofdwegenstructuur de zuidelijke ontsluitingsweg als beste optie aangewezen. De doelstelling van de ontsluitingsweg betreft niet langer alleen het verbeteren van de leefbaarheid in Erp, maar ook het verbeteren van de leefbaarheid in Veghel, Boerdonk en Keldonk en het verbeteren van de ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker. Binnen deze doelstelling valt het doel van leefbaarheid uiteen in zes subdoelen:

- de toename van verkeersveiligheid;
- de afname van geluidsbelasting;
- de verbetering van de luchtkwaliteit;
- het terugbrengen van de lichthinder;
- het verminderen van trillingen;
- verbeteren van de oversteekbaarheid.

In de Nota Hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen (Veghel, 2008) is in een breder perspectief het probleem gekeken. In de Nota Hoofdwegenstructuur zijn ook nieuwe ontwikkelingen meegenomen, deze nieuwe ontwikkelingen zijn:

- plannen voor opwaarderen N279 (ander oriëntatie tracé);
- minder woningen in Veghels Buiten (geen aparte ontsluitingsweg nodig);
- opwaarderen weg Uden - = Boekel - Gemert (verkeer Boekel via de N605 en minder via Erp).

In 2008 is daarom door de raad gekozen om de zuidelijke variant verder uit te werken. Toen de raad de beslissing nam voor een zuidelijke ontsluiting, heeft zij er echter wel toe besloten dat bij realisatie van woningbouw in Erp-noord een weg moet worden aangelegd tussen de Heesakker en de Veghersedijk gelijk oplopend met de woningbouw. Deze weg biedt een aansluiting voor de woning het gebied Erp-noord en biedt een alternatief voor het verkeer tussen Boekel en Erp/Veghel.

1.2 Voorgeschiedenis en doelstelling Zuidelijke ontsluitingsweg Erp?

Vanuit de veranderde doelstellingen, namelijk niet alleen de leefbaarheid in Erp verbeteren, maar ook de ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker én de leefbaarheid in Veghel, Boerdonk en Keldonk significant verbeteren, is uit de nota Hoofdwegenstructuur de zuidelijke ontsluitingsweg als enige reële optie gekomen. De Nota Hoofdwegenstructuur is in een raadsbesluit van november 2008 vastgesteld. Vervolgens is gestart met de procedure om de zuidelijke ontsluitingsweg ruimtelijk vast te leggen in een bestemmingsplan. Het ruimtelijk besluit (het bestemmingsplan) is m.e.r.-plichtig. Daarom is de m.e.r.-procedure voor de zuidelijke ontsluitingsweg gestart. Voordat de zuidelijke variant wordt vastgelegd in het bestemmingsplan (en wordt onderzocht in het MER) wordt eerst in voorliggende tussenrapportage ingegaan op de voorgeschiedenis van het project. Voorliggende tussenrapportage vormt formeel geen onderdeel van de te doorlopen procedure. In het vertrekpunt van de procedure² wordt ingestemd met de keuze voor een zuidelijke ontsluitingsweg maar wordt gevraagd om een heldere onderbouwing van de voorgeschieden en de keuze tot het zuidelijke alternatief als enige realistische alternatief. Dit tussenrapport is bedoeld om deze onderbouwing vooraf helder op te stellen, zodat dit later in de m.e.r.-procedure geen vragen oproept, die voor de procedure verdere vertraging betekenen. Daarnaast wordt in voorliggende tussenrapportage vastgelegd wat de bandbreedte van het zuidelijke alternatief is, en wordt helderheid in een aantal keuzes gegeven (onder andere de maximum snelheid en het verbod op doorgaand vrachtverkeer in tijd).

² te weten de startnotitie en de adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder te noemen Commissie m.e.r.)

1.3 Leeswijzer

In paragraaf 1.1. is in het kort de voorgeschiedenis beschreven op basis waarvan de keuze voor een zuidelijke ontsluitingsvariant is gemaakt. In hoofdstuk 2 wordt uitgebreider ingegaan op de voorgeschiedenis, per beleidsstuk wordt aangeven wat de doelstelling is en wat de conclusies zijn. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat de achterliggende motivatie is van de keuze voor een zuidelijke variant. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 vastgelegd met welke ruimtelijke ontwikkelingen in de projectomgeving bij de onderzoeken rekening wordt gehouden en welke verkeerscijfers worden gebruikt. Dat hoofdstuk heeft dus betrekking op de verkeersgerelateerde gegevens die worden onderzocht. Ook de uitgangspunten ten aanzien van de gewenste wegcategory worden eenduidig vastgelegd.

2 Waarom een zuidelijk alternatief?

De Commissie m.e.r. geeft in haar advies d.d. 3 maart 2010 aan dat de aanleg van een zuidelijke onsluitingsweg een kansrijke oplossing voor de in hoofdstuk 1 genoemde problemen is, maar stelt dat het MER onder andere "een overzicht van de alternatieven die eerder onderzocht zijn met een onderbouwing van de keuzes die tot de zuidelijke onsluitingsweg geleid hebben" moet bevatten. In dit hoofdstuk vindt u een uiteenzetting van de in paragraaf 1.1 opgesomde rapporten die in het kader van dit project dan wel in breder perspectief zijn opgesteld. In de verschillende rapporten komen de diverse alternatieven terug, alsmede de keuze om deze wel/niet verder te onderzoeken. Het voorliggend hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

- 2.1: Aanleiding en keuze voor noordelijke oplossing;
- 2.2: Uitwerking noordelijke variant en aanpassing in uitgangspunten (o.a. beleid);
- 2.3: Keuze voor een zuidelijke oplossing.

Sinds 1992 - en daarvoor, maar als vertrekpunt is het samenvoegen van de gemeenten Erp en Veghel gekozen - wordt er gepraat over de verbetering van de leefbaarheid in de kern van Erp door het aanleggen van een nieuwe weg. Er is jaren gepleit voor een noordelijke onsluiting. In de plannen tot en met 2005 werd een noordelijk alternatief onderzocht en steeds voorgesteld (zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). In 2007 kwam hierin een (langzame) verandering, met name ingegeven door beleid op provinciaal niveau, het betrekken van een bredere doelstelling en nieuwe (infrastructurele) ontwikkelingen (er is niet langer alleen naar Erp gekeken maar naar de verkeerssituatie in de gehele gemeente, zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Deze beleidswijzigingen leidden tot de keuze in 2008 voor een zuidelijke onsluitingsvariant, waarbij aan de noordzijde de wegenstructuur wordt opgebouwd, pashoudend met de ontwikkeling van de woningbouw (zie paragraaf 2.3). Deze beleidswijzigingen kwamen terug in de Nota Hoofdwegenstructuur die in 2008 is vastgesteld. In deze Nota Hoofdwegenstructuur werd een duidelijke keuze voor de zuidelijke onsluitingsvariant gemaakt, waarbij aan de noordzijde de wegenstructuur wordt opgebouwd, pashoudend bij de ontwikkeling van woningbouw in Erp-Noord. Deze keuze was ingegeven door de verbreding van de doelstelling van de weg, namelijk ook een verbetering van de leefbaarheid in Veghel, Boerdonk en Keldonk en de onsluiting van bedrijventerrein Molenakker en diverse nieuwe (infrastructurele) ontwikkelingen. In 2008 werd daarom definitief gekozen om de zuidelijke variant verder uit te werken. In de volgende paragrafen wordt aan de hand van een beschrijving van de genoemde rapporten, op basis van de onderzoeksdoelstelling en de conclusies, toegelicht hoe de keuze om te komen tot een zuidelijke onsluitingsweg tot stand is gekomen.

2.1 Voorgeschiedenis / voorkeur voor de noordelijke variant

2.1.1 Provinciale weg 441 Veghel-Erp-Gemert; een verkennende verkeersstudie(1998)

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer en Infrastructuur 1997-2001 van de provincie Noord-Brabant is opgenomen dat de provincie in samenwerking met de gemeente Veghel een verkennende studie verricht naar de provinciale weg 441 Veghel-Erp-Gemert.

Doelstelling

Aanleiding voor de verkenning was de verkeersproblematiek in Erp en de wens van de provincie Noord-Brabant om de N616 (toen nog de PW 441) over te dragen naar de gemeente Veghel en de gemeente Gemert. In de wegcategorisering van de provincie behoort de N616 niet tot het regionaal verbindend wegennet. De verkenning zegt over de PW441 Veghel-Erp-Gemert het volgende:

"Vanuit geen enkel thematisch streefbeeld hoeft de PW441 door Erp een verkeersfunctie toegekend te krijgen. Alleen vanuit het huidige gebruik (intensiteiten) van de weg wordt aangegeven dat een deel van de weg een gebiedsontsluitingsweg dient te zijn. Wanneer aan dit gebruik zou worden toegegeven betekent dat naar verwachting het oproepen van een toename van de verkeersintensiteit omdat het comfortniveau van de weg verhoogd wordt."



- Variant 1 à Diverse categoriseringsmaatregelen
- Variant 2 à randweg Erp noordzijde
- Variant 3 à randweg Boekel zuidzijde
- Variant 4 à verbinding tussen PW205 en de Heuvelenberg
- Variant 5 à verbinding tussen de PW205 en Boekelseweg
- Variant 6 à verbinding tussen PW205 en Volkel

Onderzochte varianten

Voor Erp betekende dit streven om de verkeersdruk op de PW441 binnen de bebouwde kom terug te brengen tot maximaal 6.000 mvt/etmaal in 2010. Dit betekent ongeveer een halving van de verkeersdruk. De wensbeelden zijn vertaald naar verscheidende wegennetvarianten om door te rekenen met behulp van een verkeersmodel. Deze varianten zijn in onderstaande tekening opgenomen.

Conclusie

Uit de beschouwing van de verschillende varianten komt naar voren dat de verkeersintensiteit in de kern van Erp onacceptabel hoog wordt in de 2010 nulvariant. Tevens was het in de toenmalige huidige situatie (1998) zo dat de route door Erp door een relatief groot deel vrachtverkeer werd gebruikt en dat is nu nog steeds zo. Dit type verkeer zorgt voor veel leefbaarheids- en geluidsproblemen. Door realisering van een kortsluiting tussen de PW205 (de huidige N279) en Erp langs bedrijventerrein de Molenakker zou in ieder geval het niet-bestemmingsverkeer worden geweerd uit de kern (varianten 4 en 5). Daarnaast bleek in de toekomstige situatie een druk op de route door Keldonk te ontstaan, welke door de nieuwe verbinding zou worden weggenomen. Deze druk werd niet verminderd door de variant met een randweg om Erp (noord). Een doorgetrokken verbinding naar de Heesakker/Gemertsedijk (variant 6) trekt sluipverkeer vanuit de regio aan wat meer ongewenste effecten met zich meebrengt dan gunstige effecten. Vanuit de gedachte dat dit verkeer zich via stroomwegen dient af te wikkelen, wordt een doorgetrokken verbinding ontraden hoewel deze verbinding onder Boekel een gunstig effect zal hebben. De varianten zijn ook onderzocht op de aspecten leefbaarheid, barrièrewerking, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, automobiliteit, milieu en geluidsbelasting. Deze aspecten in ogenschouw nemende geven de varianten 1, 2 en 4 de meeste aanleiding tot een verdere uitwerking/analyse.

2.1.2 Planstudie N616 Veghel-Erp-Gemert (PW44, 2002)

Nadat in de verkennende verkeerstudie de verkeersproblematiek (o.a. de leefbaarheids- en geluidsproblemen) van de PW 441 zijn aangetoond zijn in de planstudie diverse oplossingen voor de problemen onderzocht. Daarnaast werd een deel van de aanleiding gevormd door de provinciale wens om het eigendom en beheer van deze weg in de nabije toekomst over te dragen aan de gemeenten Veghel en Gemert-Bakel. Omdat de weg geen deel meer uitmaakt van het regionaal verbindend net volgens het PVVP. Voorafgaand aan deze overdracht heeft de gemeente Veghel het initiatief genomen inzicht te krijgen in de problematiek op de route binnen en buiten de bebouwde kommen en in mogelijke oplossing(en) van de knelpunten.

Doelstelling / Problematiek

De hoge intensiteiten op de N616 leiden thans in Erp tot problemen ten aanzien van de leefbaarheid. Dit uit zich in geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en oversteekproblemen. Afwikkelingsproblemen op het kruispunt tussen N616 en N265 leidt tot sluipverkeer door Veghel-Zuid en tot een gewijzigde routekeuze waardoor sluipverkeer via Keldonk naar de N279 ontstaat. Hierdoor staat de leefbaarheid in de bebouwde kom van Keldonk onder druk. Zowel de objectieve verkeersveiligheid als de beleving van de veiligheid, geluidhinder en trillingen tasten de leefbaarheid voor de bewoners aan. Naar de toekomst is de verwachting dat het complex aan voorgenomen ontwikkelingen in de Structuurvisie Plus leidt tot groei van de verkeersstromen in het studiegebied waardoor de huidige geconstateerde problemen verergeren. Deze studie heeft primair tot doel oplossingen voor de N616 te genereren. (bron: Planstudie N616, 2002)

In deze studie zijn 13 alternatieven en 30 (combi)varianten nader onderzocht. Geen enkel alternatief lost de drie knelpunten in Erp, Keldonk en Veghel-Zuid gelijktijdig op. De alternatieven zijn verkeerskundig en landschappelijk beoordeeld. Het ging om de volgende alternatieven:

1. 0-plusalternatief "huidige infrastructuur";
2. Noordelijke omleiding rond Erp;
3. Zuidelijke omleiding rond Erp;
4. een verbindingsweg tussen de N616 en de Zuid-Willemsvaart (N279), oostelijk van Keldonk;
5. een verbindingsweg tussen de N616 en N279, westelijk van Keldonk;
6. een verbindingsweg tussen de omleiding Beek en Donk en Erp gecombineerd met een noordelijke omleiding Erp;
7. alternatief 6 met een doortrekking naar de aansluiting op de A50 nabij Mariaheide;
8. een verbindingsweg zoals in alternatief 4, uitgebreid met een doortrekking naar de weg tussen Erp en Boekel;
9. een verbindingsweg tussen de N616 en de Westom ten westen van Gemert en;
10. Een omleiding ten zuiden van Boekel zouden de problematiek in deze beide kernen op kunnen lossen;
11. een gedeeltelijke omleiding noordelijk van Erp met een verbindingsweg tussen de N616 en de N279 oostelijk van Keldonk;
12. een totale afsluiting van de N616 tussen Erp en Boekel ter hoogte van Rijkerbeek;
13. een totale afsluiting op de weg tussen Erp en Gemert ter hoogte van de Aa.

Binnen deze alternatieven zijn 30 (combi)varianten onderscheiden en onderzocht op oplossend vermogen. De conclusie uit deze studie was dat de voorkeursvariant de noordelijke omleiding rond Erp (alternatief 2) is. De verkeersproblemen in Veghel-Zuid konden worden meegenomen in een groter kader namelijk bij de uitwerking van de ontsluitingsstructuur voor het nieuwe woongebied De Stad (nu Veghels Buiten genoemd).

Conclusie en besluitvorming

In januari 2003 vond inspraak op de studie plaats. Het college heeft op 2 september 2003 gekozen voor de zuidelijke ontsluitingsweg tussen de N616 en de N279 (variant 4). De redenen voor deze voorkeur zijn:

- geen doorsnijding van het beekdal van Aa
- vrachtverkeer van het bedrijventerrein Molenakker wordt rechtstreeks ontsloten via de N279 en de kernen Erp en Keldonk worden ontlast waarmee de objectieve en subjectieve veiligheid wordt verhoogd;
- de hoeveelheid verkeer uit de richting Gemert door de kern Erp neemt af;
- de verkeersafwikkeling binnen de zogenaamde "Ruit" blijft stabiel en er zijn geen negatieve gevolgen voor Veghel-Zuid;
- er zijn uitbreidingsmogelijkheden voor het bedrijventerrein Molenakker;
- de potentiële woningbouwlocaties in Erp kunnen worden gerealiseerd en de verkeersontsluiting kan deels via de nieuwe en deels via de bestaande weginfrastructuur worden afgewikkeld;
- de financiële haalbaarheid.

Op 14 oktober 2003 heeft de raadscommissie Ruimte besloten geen advies uit te brengen aan de raad. Men wilde voordat ze een besluit zouden nemen aanvullende informatie over:

- noordelijke en zuidelijke ontsluitingsstructuur;
- ruimtelijke gevolgen beide ontsluitingsstructuren;
- ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden;
- vertaling van de uitkomsten naar concept structuurvisies Erp en Keldonk;
- positie Boerdonksedijk.

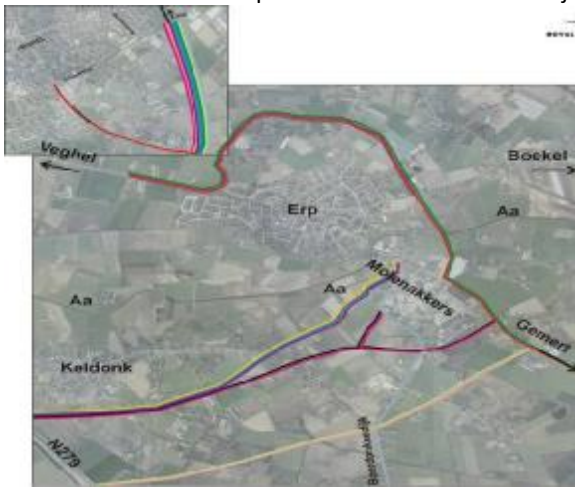
Vanwege het advies van de raadscommissie Ruimte volgde na de inspraak geen raadsbesluit.

2.1.3 *Ontsluitingsstructuur Erp en Keldonk; probleemanalyse en oplossingsrichtingen verkeerskundig, ruimtelijk en financieel (2004)*

Na de planstudie zijn in dit onderzoek 3 varianten nader onderzocht. Het doel van deze rapportage is het aangeven van de verkeerskundige en ruimtelijke consequenties van een noordelijke en/of zuidelijke ontsluitingsweg en het bepalen van de kosten van de verschillende ontsluitingsmogelijkheden. Het opwaarderen van de Boerdonksedijk is in deze studie meegenomen als extra variant op de zuidelijke ontsluitingsweg. Daarnaast is onderzocht wat het effect is van een combinatie van een zuidelijke ontsluitingsweg met een noordelijke ontsluitingsweg tussen de N616 richting Veghel en de Heesakkers (richting Boekel). Deze weg heeft tevens een ontsluitingsfunctie voor de potentiële woningbouwlocaties aan de noordzijde van Erp.

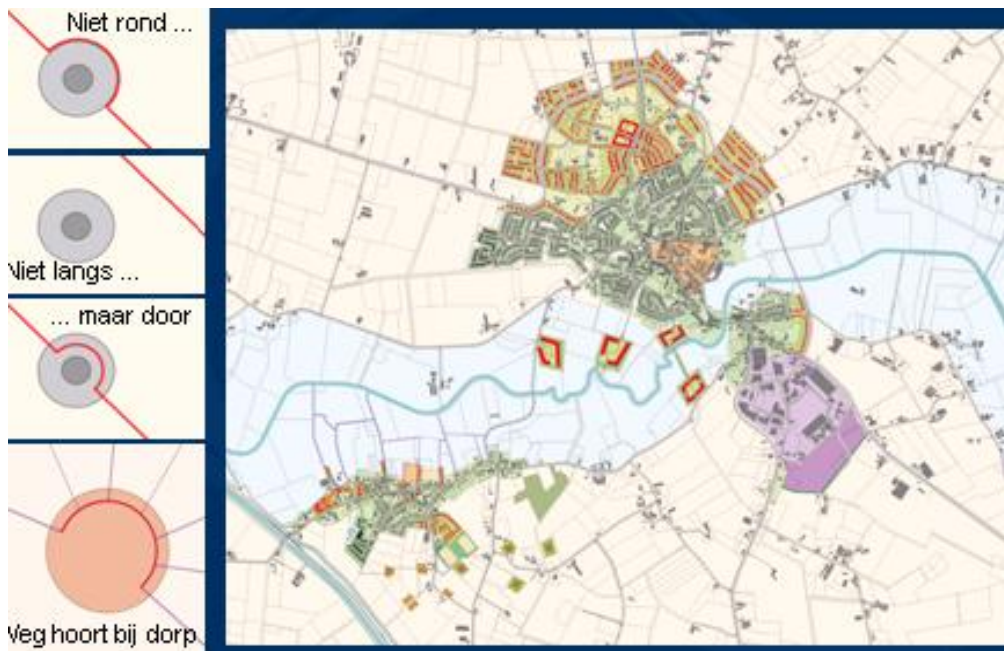
Doelstelling

Belangrijkste doel van deze nadere verkenning was het geven van inzicht in de ruimtelijke gevolgen van de alternatieven en de positie van de Boerdonksedijk.



Conclusie

De conclusie uit deze nadere verkenning was dat voor Erp het alternatief noordom de beste oplossing is, dat voor het woongebied De Stad (Veghel zuid) een randweg nodig is en dat de weg dient te worden ingepast bij de ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling van het woongebied Erp-noord. De conclusie dat een randweg voor het woongebied De Stad nodig is, was gebaseerd op het idee dat in De Stad ca 5.000 woningen zouden worden gebouwd. Later is dit aantal (flink) naar beneden bijgesteld.



Uitgangspunt voor de noordom is dat de te realiseren weg hoort bij het dorp. Daarom is als maximum snelheid gekozen voor 50 km/uur. De overige wegen in de kern Erp zijn 30 km/u-wegen. Voor de zuidelijke ontsluitingsweg is uitgegaan van een 60 km/u-weg. Binnen de gemeente Veghel is het idee geopperd om de Boerdonksedijk op te waarderen om de problemen in Erp, Keldonk en/of Veghel-Zuid aan te pakken. In de verkeersmodelberekeningen is opwaardering van de Boerdonksedijk met realisatie van een ontsluitingsweg door De Stad opgenomen als tracévariant I. Deze tracévariant blijkt onvoldoende een oplossing te bieden voor de problemen in zowel Erp als Keldonk. Voor Keldonk betekent het opwaarderen van de Boerdonksedijk dat er juist meer verkeer door de kern gaat. Voor vrachtverkeer richting Molenakker, afkomstig van de A50 is de Boerdonksedijk geen realistische route. De omrijafstand is te groot. De vraag is gerezen of een verbinding tussen de N279 en de Boerdonksedijk ten zuiden van de Trentweg (in de huidige situatie een zandpad) voldoende oplossend vermogen biedt. Uit modelberekeningen blijkt dat deze verbinding tussen de N279 en de Boerdonksedijk nog geen 1.000 motorvoertuigen per etmaal aantrekt, waardoor de weg nauwelijks effect heeft. In februari 2005 heeft de raad besloten dat 2 tracévarianten nader uitgewerkt dienden te worden met een financiële onderbouwing. De raad heeft aangegeven dat de noordelijke variant niet door Erp maar om Erp gelegd moest worden. Ook besloten zij tot het starten van de procedure voor de ontsluitingsweg De Stad. Hier is de raad echter deels op terug gekomen, zie paragraaf 2.3.2 en 2.3.3.

2.1.4 *Notitie N616; Tracéstudies & financiële onderbouwing (2005)*

Onderzoek

De gekozen noordelijk variant (Noordom + Rondweg de Stad) is in dit onderzoek nader onderzocht. In deze studie zijn wegtracé, ontwerp, kosten en opbrengsten onderzocht. De opdracht was niet om de verkeerseffecten van deze tracés in beeld te brengen. In de studie is uitgegaan van een weg om Erp, dus langs het woongebied in plaats van in het woongebied. Dit op verzoek van de raad, omdat zij besloten had dat de noordelijke variant niet door Erp maar om Erp gelegd moest worden. De maximum snelheid is 50 of 70 km/uur. Voor de zuidelijke ontsluitingsweg is uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur.

Conclusie

De raad heeft in september 2005 besloten dat de weg ten noorden van Erp komt, dat aanvullende verkeersmaatregelen in en rondom Erp worden getroffen en dat een randweg De Stad wordt aangelegd. N.b. in het onderzoek is ervan uitgegaan dat voor woongebied De stad (nu Veghels Buiten) een randweg als ontsluitingsweg nodig was. Dit was gebaseerd op de ontwikkeling van circa 5.000 woningen³.



2.2 **Kentering in beleid en bestuurlijk standpunt**

2.2.1 *Kentekenonderzoek Erp (in het kader van korte termijn maatregelen, 2006)*

Doelstelling

Het kentekenonderzoek (in combinatie met mechanische tellingen) geeft inzicht in de herkomst- en bestemmingsrelaties van het verkeer, en het vrachtverkeer in het bijzonder. Om te komen tot de keuze van de meest geschikte maatregelen, acht de gemeente het noodzakelijk inzicht te hebben in de bestaande verkeersstromen in deze dorpskern. Door middel van het kentekenonderzoek is er meer inzicht verkregen in de huidige situatie van de onderzochte lokale verkeersstromen. Dit onderzoek is gebruikt bij later uitgevoerde studies, zie paragraaf 2.2.4.

Conclusie

De problemen worden vooral veroorzaakt door bestemmingsverkeer en niet door doorgaand verkeer (circa 28% van het verkeer in Erp is doorgaand verkeer). De zwaarste relatie van het doorgaand verkeer vormt de verbinding Boekel - Veghel en in mindere mate de verbinding Gemert - Veghel. In de ochtendspit is 41 % van het verkeer op de Boekelseweg doorgaand verkeer richting Veghel en 31 % van het verkeer op de Veghelsedijk is doorgaand verkeer.

2.2.2 *Startnotitie MER Noordtracé randweg Erp (2006)*

Op 6 september 2006 is de startnotie voor de realisatie van het noordtracé gepubliceerd. Na de inspraakprocedure heeft de Commissie MER op 15 november 2006 een advies voor de richtlijnen uitgebracht. Het advies is door het bevoegd gezag overgenomen en op 8 februari 2007 vastgesteld. Het

³ dit aantal is inmiddels bijgesteld naar circa 1.900 woningen

MER is nooit door de gemeenteraad aanvaard, doordat de gemaakte keuze niet langer de beleidsmatig gewenste keuze betrof, zie paragraaf 2.3.

2.2.3 *Verkeer is als water....overlast, veiligheid, bereikbaarheid en landschapskwaliteit in de casus Erp, Brabant (2007)*

Doelstelling

De Stichting Erp Alert heeft de Wetenschapswinkel van Wageningen UR gevraagd onderzoek te doen naar de huidige verkeerssituatie en naar alternatieven voor de rondweg. Dit naar aanleiding van de gemaakte keuze voor de Noordom en rondweg De stad, zie paragraaf 2.1.3 en 2.1.4. In het onderzoek is op basis van de politieke uitgangspunten en wensen van betrokkenen een aantal uitgangspunten geformuleerd waaraan oplossingen voor de verkeersproblematiek moeten voldoen. Deze zijn: veiligheid, vermindering overlast, bereikbaarheid, in stand houding van natuur en landschap. Oplossingsrichtingen die leven onder de direct betrokkenen zijn getoetst aan deze uitgangspunten. De meeste van deze oplossingsrichtingen blijken daar maar zeer gedeeltelijk aan te voldoen. Veel van de voorgestelde oplossingen blijken namelijk een meer of minder grote aanzuigende werking te hebben. Daarmee druisen ze in tegen het streven om Erp en haar buitengebied verkeersluwer en veiliger te maken. Om uit deze impasse te komen, werd de problematiek in dit onderzoek benaderd met het Ruitconcept. Dit wil zeggen dat het verkeer zo veel mogelijk buiten het verblijfsgebied en dus over de omringende wegen moet worden afgewikkeld; immers alleen zo kan het verblijfsgebied daadwerkelijk verkeersluw worden. Wanneer de problematiek op deze manier bekeken wordt, blijkt de overlast te bestaan uit twee los van elkaar staande verkeersstromen: verkeer dat door het verblijfsgebied rijdt (met name verkeer dat Boekel en Erp gebruikt om naar Veghel en 's-Hertogenbosch te gaan) en verkeer van binnen het verblijfsgebied (in deze verkeersstroom is het vooral vrachtverkeer van en naar het industrieterrein dat overlast veroorzaakt). Deze twee verkeersstromen staan niet alleen los van elkaar, ze verschillen ook in niveau.

Conclusie

Dit rapport pleit er voor om niet te opteren voor één oplossing voor de verkeersproblematiek maar om voor elk van de twee verkeersstromen een aparte oplossing te zoeken. Concreet betekent dit dat verkeer van buiten het verblijfsgebied afgewikkeld zou moeten worden over de omliggende wegen terwijl het verkeer van binnen het verblijfsgebied (met name van en naar het industrieterrein) op een dusdanige manier afgewikkeld zou moeten worden dat daarmee geen verkeer van buitenaf aangetrokken wordt.

2.2.4 *Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad (2007)*

In 2007 is provinciaal beleid opgesteld die van invloed is geweest op te maken keuzes voor een de verkeersproblematiek rondom Erp. Uit dit beleid is onder andere de wens naar voren gekomen om de N279 op te waarderen. In het beleid zijn de ruimtelijk functionele voorwaarden van de regionale ambitie, om in de toekomst een succesvolle regio blijven en de sterke economische positie handhaven en verbeteren, onderzocht.

Conclusie

Eén van de knelpunten vormt de bereikbaarheid van en naar economische toplocaties in geheel Brabant. Via een proces van regionale samenwerking is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd dat heeft geleid tot een pakket van maatregelen. Dit heeft voor Veghel de volgende besluiten opgeleverd:

- De regio spreekt de wens uit om in de toekomst bedrijfslocaties-ontwikkeling/revitalisering te koppelen aan de assen van de A2 en de N279 (oa. Veghel);
- Gefaseerde verdubbeling van de N279 met oog voor duurzame plaatselijke inpassing;
- In het Bereikbaarheidsprogramma is tevens besloten om een oost-westverbinding te realiseren tussen knooppunt A50/A58 en de N279 nabij Eindhoven - Helmond.

2.2.5 *Mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel (2008)*

De stedelijke regio Uden/Veghel streeft naar duurzame mobiliteit. Met dat doel voor ogen is door de gemeente Uden en Veghel in de Mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel opgesteld. Dit actieprogramma biedt een overzicht van de projecten die in de regio Veghel/Uden (gaan) spelen.

Onderzoek

De mobiliteitsvisie is een leidraad voor toekomstig beleid en planvorming. De visie helpt om keuzes ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen en aanleg van nieuwe infrastructuur weloverwogen en consistent te maken.

Conclusie

In deze mobiliteitsvisie wordt de leefbaarheid in Erp en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen als knelpunt/actiepunt gezien.

2.2.6 *Kleinschalige verkeersmaatregelen Erp e.o. (2008)*

Doelstelling

In 2007 en 2008 zijn korte termijn verkeersmaatregelen in Erp en omgeving getroffen met als doel om minder verkeer in Erp te krijgen. De maatregelen waren instellen lagere maximum snelheden en snelheidsremmers. In het kader van deze studie is een kentekenonderzoek, zie paragraaf 2.5, gehouden naar de hoeveelheid doorgaand verkeer in Erp en zijn intensiteits- en snelheidsmetingen uitgevoerd.

Conclusie

De conclusie uit de studie was dat de uitgevoerde maatregelen, het onderzoek betrof een evaluatie, nauwelijks tot geen effect hebben op de hoeveelheid verkeer.

2.3 **De definitieve keuze voor het zuidelijke tracé**

2.3.1 *Verkeersstudie bedrijventerrein De Kempkens en omgeving (2008)*

Doelstelling

Als Veghel bereikbaar én leefbaar wil blijven, moet de infrastructuur meegroeien met de ruimtelijke ontwikkelingen. Om een goed vestigingsklimaat voor de bedrijvigheid te kunnen bieden, dient een goede ontsluiting geboden te worden. De bereikbaarheidsproblemen gelden niet alleen voor de Kempkens maar raken ook de andere bedrijventerreinen in Veghel Zuidwest. Daarom zijn de bereikbaarheidsproblemen in Veghel Zuid West onderzocht.

Conclusie

De meest structurele oplossing biedt de omlegging van de N279 met aansluitingen op De Dubbelen, De Kempkens en Doornhoek. De omgelegde N279 krijgt in deze situatie een dubbelfunctie en vormt zowel een ontsluitingsweg voor Veghel Zuidwest als een stroomfunctie voor de N279 ('s-Hertogenbosch-Helmond).

2.3.2 *Hoofdwegenstructuur Veghel 2020; visie op hoofdlijnen (2008)*

Als gevolg van diverse gerealiseerde ontwikkelingen en diverse ruimtelijke ambities binnen in de gemeente Veghel is een onderzoek gedaan naar het functioneren van de hoofdwegen binnen gemeente.

Doelstelling

Het doel van de Nota Hoofdwegenstructuur Veghel was het afstemmen van de (hoofd)wegen Veghel op de ruimtelijke ontwikkelingen, algemene mobiliteitsgroei en een oplossing bieden voor de verkeersknelpunten zodat Veghel in de toekomst goed bereikbaar is. Hierbij is er een evenwicht tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het resultaat was een visie op de gewenste verkeersstructuur voor de auto voor de middellange en lange (2020) termijn. Voor de verkeersoplossing bij Erp was het uitgangspunt dat deze integraal onderdeel uitmaakte van deze studie.

Knelpunten in de verkeersstructuur van Veghel zijn:

- Het bovenlokaal wegennet A50-N279 in relatie tot de ontwikkeling van Veghel;
- De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Veghel-zuidwest;
- De leefbaarheid in Veghel-centrum;
- De bereikbaarheid en leefbaarheid in Erp en omgeving.

De eerste conclusie uit de studie was dat robuuste maatregelen nodig zijn en dat de keuze voor het bovenlokaal wegennet (A50-N279) cruciaal is voor de keuzen voor de hoofdwegenstructuur in Veghel.



De raad heeft in november 2008 gekozen voor de uitwerking van voorkeursvariant 3a en de aanleg van een verbinding tussen de Heesakker en de Veghelsedijk gelijk oplopend met woningbouw in Erp-noord. Uitwerking voorkeursvariant 3a houdt in:

- opwaardering van de N279 aan de westzijde van Veghel of innovatieve oplossing bijvoorbeeld in de vorm van een tunnel;
- aanleg zuidelijke ontsluitingsweg Erp inclusief aanvullende maatregelen.

In de Nota Hoofdwegenstructuur is ook een doortrekking van de zuidelijke ontsluitingsweg naar Heesakker onderzocht. Hoewel bij de doortrekking de leefbaarheid in Erp iets gunstiger wordt, is niet voor deze variant gekozen, omdat de weg verkeer aantrekt uit de regio. De weg doorkruist een verkeersluw gebied. Zoals in de mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel is aangegeven, is het niet wenselijk dat er in de ruit Veghel - Uden - Boekel - Gemert een hoofdweg wordt aangelegd.

De keuze voor Erp is gebaseerd op:

- zo snel mogelijk naar hoofdwegen;
- bereikbaarheid Molenakker;
- leefbaarheid Erp, Keldonk en Veghel;
- verkeersluw middengebied Veghel-Uden-Boekel-Gemert-Veghel;
- sparen van het beekdal van de Aa.

Er heeft geen inspraak plaatsgevonden over de voorkeursvariant in de Nota Hoofdwegenstructuur. Reden was dat over Erp al inspraak heeft plaatsgevonden in het kader van de Planstudie in 2002 en de nadere verkenning in 2004. Voor de opwaardering van de N279 vindt een nadere uitwerking plaats door de provincie. Dat in de "Nota hoofdwegenstructuur, visie op hoofdlijnen" een switch heeft plaatsgevonden van noordom naar zuidelijke ontsluitingsweg Erp komt door:

- In de Nota hoofdwegenstructuur is een keuze gemaakt voor wat voor heel Veghel het beste is. Er is daarbij niet alleen naar Erp gekeken. De conclusie was dat een noordelijke rondweg het meeste verkeer van de N616 door Erp kan halen maar dat een zuidelijke ontsluitingsweg meer doet voor heel Veghel.
- In eerdere studies werd ervan uitgegaan dat er in Veghels Buiten, toen De Stad geheten, ongeveer 5000 woningen zouden worden gebouwd. Op dit moment wordt uitgegaan van ca 1900 woningen waarvan er 160 worden gebouwd in de oude ontginning. In de nieuwe ontginning komen in totaal ca 1700 woningen. Een deel hiervan (ca 640 woningen) komt in de nieuwe ontginning ten zuiden van de Erpseweg. Er komen dus slechts ca 1070 woningen in de nieuwe ontginning ten noorden van de Erpseweg. Voor de ontsluiting van deze woningen is geen rondweg nodig. Dit kan opgelost worden met een interne ontsluitingsstructuur in de vorm van een 30 km-zone. In de Nota hoofdwegenstructuur is aangegeven dat een rondweg Veghels Buiten alleen nodig is indien bij Erp gekozen wordt voor de noordom. Bij een zuidelijke ontsluitingsweg is geen rondweg Veghels Buiten nodig.
- Met de plannen voor opwaardering van de N279 is het nog aantrekkelijker om te kiezen voor een zo direct mogelijke ontsluiting van (het bedrijventerrein van) Erp op de N279.
- Het probleem in Erp is verruimd van de leefbaarheidsproblemen in Erp naar de leefbaarheidsproblemen in Erp, Keldonk en Veghel en naar de bereikbaarheid van (het bedrijventerrein van) Erp.
- In de Nadere verkenning was voor een noordom uitgegaan van een weg die behoort bij Erp. Een weg die een dubbelfunctie heeft van ontsluiting van het nieuwe woongebied (en daar ook door loopt) en het verkeer door Erp omleidt. Op die manier zou de ingreep in het landschap beperkt blijven. Bij de raadsbehandeling van deze studie heeft de raad de voorkeur uitgesproken voor een weg om Erp in plaats van door Erp. Reden was dat een weg door Erp mogelijk tot weer nieuwe problemen zou leiden zoals geluidsoverlast en oversteekbaarheid.
- In de nadere verkenning was uitgegaan van een sobere zuidelijke ontsluitingsweg met een maximum snelheid van 60 km/uur. De verkeersaantrekkende werking van zo'n weg is minder dan die van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur waar nu vanuit wordt gegaan.
- Een ander nieuw inzicht is dat de functie van de N605, verbinding Uden-Boekel-Gemert, (op papier) is opgewaardeerd van erftoegangsweg naar gebiedsontsluitingsweg. Het plan is om bij Boekel een rondweg te maken. Met deze opwaardering is ervoor gekozen om Boekel via de N605 en dus via Uden en Gemert te ontsluiten op het hoofdwegennet van provincie en rijk.

2.3.3 *Structuurvisie Erp (2010)*

Het besluit van de gemeenteraad om de zuidelijke ontsluitingsweg aan te leggen inclusief een tracé aan te geven voor de ontsluiting van de Veghelsedijk via het Hesselereind rechtstreeks naar de Heesakker, gelijklopend met de woningbouw in Erp-Noord is opgenomen in de structuurvisie Erp.

2.4 Conclusie

In 1998 is, zoals bovenstaand vermeld, gestart met een verkenning naar de huidige en toekomstige verkeersproblematiek van de provinciale weg Veghel-Erp-Gemert (BVA, 1998). Daarna zijn de mogelijkheden van de aanleg van een nieuw wegtracé als mogelijke oplossing voor deze problematiek onderzocht. De eerste onderzoeken leidden tot de voorkeur voor de noordelijke variant. Hoewel het college in 2003 de voorkeur uitsprak voor een zuidelijke variant, is deze keuze niet nader vastgelegd in een raadsbesluit. Het m.e.r. voor de noordelijke variant, dat in 2006 was opgestart, is niet procedureel afgerond als gevolg van gewijzigde uitgangspunten en (ruimtelijke) ontwikkelingen en beleid. De doelstelling van de ontsluitingsweg betrof niet langer alleen het verbeteren van de leefbaarheid in Erp, maar ook het ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker en het verbeteren van de leefbaarheid in Veghel, Boerdonk en Keldonk.

De Nota Hoofdwegenstructuur Veghel 2020 nam de route door Erp op in het grotere geheel van infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in Veghel. De probleemstelling werd hiermee ook verlegd van alleen Erp naar een groter gebied (de zeven punten die input waren voor deze switch van noord naar zuid zijn benoemd in paragraaf 2.3.2). Vanuit de veranderde doelstellingen en (ruimtelijke) ontwikkelingen en beleid⁴, is in de Nota Hoofdwegenstructuur de zuidelijke ontsluitingsweg als beste optie aangewezen. In 2008 is door de raad gekozen om de zuidelijke variant verder uit te werken. Toen de raad de beslissing nam voor een zuidelijke ontsluiting, heeft zij er echter wel toe besloten dat bij realisatie van woningbouw in Erp-noord een weg moet worden aangelegd tussen de Heesakker en de Veghersedijk gelijk oplopend met de woningbouw. Deze weg biedt een aansluiting voor de woning het gebied Erp-noord en biedt een alternatief voor het verkeer tussen Boekel en Erp/Veghel.

⁴ In de Nota Hoofdwegenstructuur zijn ook nieuwe ontwikkelingen meegenomen, deze nieuwe ontwikkelingen zijn:

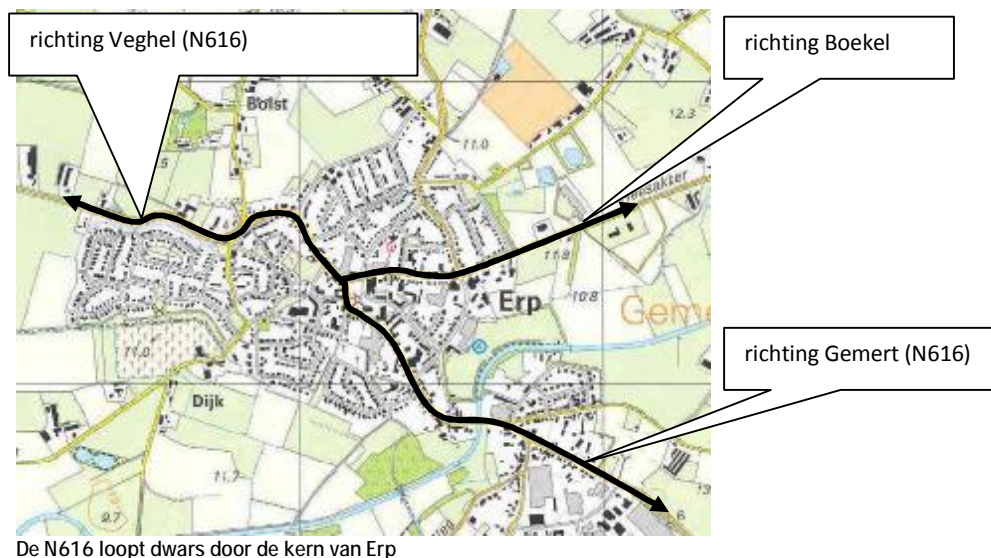
- plannen voor opwaarderen N279 (doordoor ander oriëntatie tracé);
- minder woningen in Veghels Buiten (daardoor geen aparte ontsluitingsweg nodig);
- opwaarderen weg Uden - Boekel - Gemert (daardoor verkeer Boekel via de N605 en minder via Erp).

3 Doelstelling

De problemen en voorafgaande besluiten die geleid hebben tot het besluit een nieuwe ontsluitingsweg bij Erp aan te leggen zijn reeds in de voorgaande hoofdstukken benoemd. Het betreft het onder druk staan van de leefbaarheid in Erp en in mindere mate Keldonk. Dit uit zich in geluidsoverlast, een slechte luchtkwaliteit, verkeeronveilige situaties en sluipverkeer. Daarnaast zijn er ook bereikbaarheidsproblemen van het bedrijventerrein Molenakker en de ontsluiting van het toekomstig uit te breiden bedrijventerrein Molenakker II te Erp. In voorliggend hoofdstuk wordt ingegaan op de omvang van het probleem (3.1), een omschrijving van de bandbreedte van de oplossing (3.2) en hoe deze bandbreedte onderzocht wordt in het MER (3.3 onderzoek en 3.4 te onderzoeken varianten).

3.1 Aanleiding; verkeersstromen

Circa 12.500 motorvoertuigen per etmaal, waarvan zoals reeds vermeld een hoog percentage vrachtverkeer (14%), rijden door de smalle straten van Erp (N616). Om de leefbaarheid te verbeteren zal het aantal motorvoertuigen per etmaal duidelijk moeten afnemen en dient vooral het vrachtverkeer via een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein niet meer door Erp en daarna door Veghel moeten rijden, maar via een korte route naar het hoofdwegennet (N279 en daarna de rijksweg (A50)). Het gaat niet alleen om het verbeteren van de leefbaarheid in Erp, maar ook het ontsluiting van het bedrijventerrein Molenakker en de leefbaarheid in Veghel, Boerdonk en Keldonk. Vanuit deze doelstellingen, is in de Nota Hoofdwegenstructuur de zuidelijke ontsluitingsweg als beste oplossing voor het probleem aangewezen.



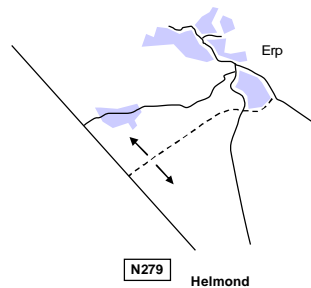
Molenakker

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Molenakker in Erp is slecht omdat het bedrijventerrein geen goede ontsluiting op de gebiedrandwegen richting Helmond, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Nijmegen heeft. Het vrachtverkeer en personenverkeer van en naar het bedrijventerrein Molenakker rijdt via de kernen Veghel, Erp en Keldonk en via de Boerdonksedijk, hetgeen de leefbaarheid (geluid, lucht, verkeersveiligheid) daar onder druk zet. Verder heeft de kern Erp last van sluipverkeer tussen met name Veghel - Boekel en Veghel - Gemert. In mindere mate geldt dit ook voor het verkeer op de relaties Uden - N279 en Gemert - N279 via Keldonk en Boerdonksedijk.

Om uiteindelijk een oplossing te realiseren voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Molenakker is geanalyseerd wat de oriëntatie van het verkeer is wat het bedrijventerrein Molenakker als herkomst of bestemming heeft. Het hoogste percentage van het verkeer (zie de startnotitie) dat van en naar bedrijventerrein Molenakker rijdt heeft een oriëntatie richting de N279 en Veghel. In de huidige bebording staat de route aangegeven via Veghel. Bij deze route staat echter de leefbaarheid van Veghel en Erp onder druk. Een andere route gaat momenteel door de kern Keldonk en is daarmee vanuit leefbaarheid niet gewenst en overige routes hebben gezien de omrijdafstanden (gelet op de oriëntatie van het (vracht)verkeer op de N279) ook niet de voorkeur. Het vrachtverkeer van en naar Helmond rijdt via de Boerdonksedijk.

3.2 Bandbreedte oplossingsrichting

De aanleg van de zuidelijke ontsluiting heeft tot gevolg dat het verkeer door Boerdonk en Keldonk een passend alternatief heeft. Om de locatie van de zuidelijke ontsluiting (bandbreedte waar de weg voldoende effecten te weeg brengt) te bepalen is met behulp van het verkeersmodel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (zie bijlage 1).



Gevoeligheidsanalyse ligging zuidelijke ontsluitingsweg

De uitkomst van de gevoeligheidsanalyse is het uitgangspunt voor de verbinding; een zo recht mogelijke verbinding tussen het bedrijventerrein Molenakker en de N279. Reden hiervoor is dat deze verbinding het meest verkeerskundige effect sorteert dan wel het grootst probleemoplossend vermogen heeft. Hierbij is gekeken in hoeverre de nieuwe verbinding kan worden ingepast in de omgeving in noordelijke (richting Keldonk) of zuidelijke richting (richting Boerdonk). Vanuit verkeerskundig oogpunt kan de weg niet verder richting het noorden worden gepositioneerd. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat de Boerdonksedijk dan al snel gaat fungeren als praktisch alternatief. Het verkeer gaat dan rijden via de Boerdonksedijk, omdat deze route korter en in tijd sneller is dan de route via de zuidelijke ontsluitingsweg. Het positioneren van de nieuwe verbinding in zuidelijke richting is uit dat oogpunt ook niet wenselijk aangezien de route door Keldonk dan een aantrekkelijk alternatief blijft vormen. Ook vanuit de landschappelijke inpassing heeft een zo direct mogelijke kortsluiting tussen het bedrijventerrein Molenakker en de N279 de voorkeur.

3.3 Onderzoeksrichting

3.3.1 *Input/output verkeersmodel*

Om de zuidelijke onsluitingsweg in het m.e.r. te onderzoeken is het van belang het verkeersmodel af te stemmen op de onderzoeken situatie. De gewenste output van het verkeersmodel betreft diverse situaties, te weten de huidige situatie, de autonome situatie en de autonome situatie inclusief de ontwikkeling van de zuidelijke onsluitingsweg. Deze situaties zijn noodzakelijk voor het verkeersonderzoek en diverse andere onderzoeken ten behoeve van het MER (onder andere de onderzoeken luchtkwaliteit en geluidshinder). De verwachting is dat door autonome mobiliteitsgroei en voorgenomen ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken, zoals het realiseren van woningen in Veghels Buiten (circa 2000 woningen 2012-2022), de verkeersintensiteit toeneemt. Behalve de genoemde voorgenomen ontwikkelingen zijn ook in de omliggende plaatsen Uden, Boekel en Gemert ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken voorzien. Op 13 december 2010 is in overleg met bestuurders van diverse omliggende gemeenten en Veghel bepaald welke onderdelen opgenomen worden in het verkeersmodel. Om de juiste gegevens uit onder andere verkeersberekeningen te krijgen is afgesproken de volgende ontwikkelingen mee te nemen:

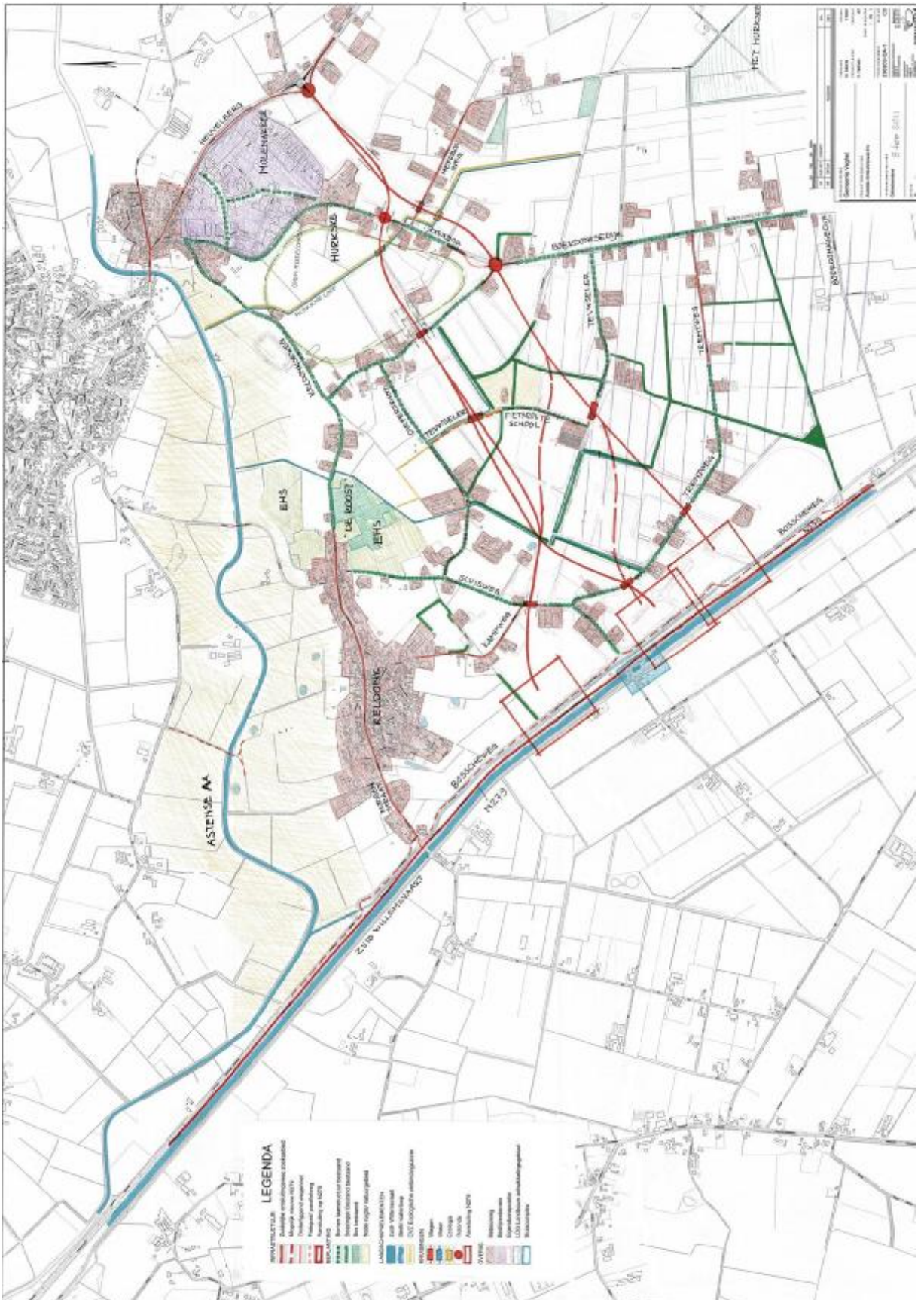
1. Rondweg Boekel;
2. Boekel Oost: een nieuwe woonwijk van circa 150 woningen;
3. Boekel West: de bestaande industrie wordt uitgebreid;
4. De verbinding Erp - N605 wordt 60 km/u vanaf de rotonde;
5. Opwaardering N605: deze loopt tot Volkel;
6. Zuid Uden: verplaatsing van de provinciale weg naar het oosten;
7. Diverse woonwijken;
8. Noord om: N272 doortrekken tot Gemert-Uden;
9. Woningbouw ten noorden van de Noord om;
10. Diverse woonwijken;
11. Vergroten capaciteit N279 Noordelijk deel;
12. Vergroten capaciteit N279 zuidelijk deel: Hierdoor is de aansluiting op de N279 van belang. Om te anticiperen op de ontwikkeling wordt deze ontwikkeling als scenario meegenomen (zie onderstaand);
13. Veghels Buiten (circa 2000 woningen);
14. Foodpark Veghel (circa 100 ha industrie); dit project heeft een grote relatie met de N279;
15. Erp; de Bolst circa 300 woningen.
16. Wegvak Erpseweg binnens de (nieuwe) bebouwde kom: wordt heringericht in het kader van project Veghels Buiten;

Basis- en prognosejaar

Het huidige verkeersmodel heeft als basisjaar 2004, met een actualisatie uit 2008 op basis van verkeersstellingen en heeft als prognosejaar 2020. Met behulp van een interpolatie wordt het basisjaar opgetrokken naar 2010. Ook het prognosejaar wordt aangepast. Wij gaan voor het MER uit van een toekomstige situatie 2025. Beleidsuitgangspunten bepalen wat de uitgangspunten voor de extrapolatie zijn. De situatie 2025 dient als basis voor het verdere onderzoek.

Om de doelstelling te onderzoeken moet het verkeersonderzoek niet alleen inzicht in de lokale (verkeers)problematiek van Erp en omgeving geven maar ook inzicht op de bredere regionale verkeersproblematiek is van belang. Naast het autoverkeer wordt aandacht besteed aan landbouwverkeer, openbaar vervoer en fietsstructuur. Met het verkeersonderzoek worden in ieder geval de volgende onderdelen onderzocht:

- de verkeersintensiteiten (in aantal verplaatsingen per vervoerwijze);
- verkeersafwikkeling (reistijd / I/C verhoudingen);
- wachtrijlengtes en wachttijden (daar waar problemen ontstaan);
- herkomst verkeer / bestemming verkeer;
- gevolgen sluipverkeer (feitelijk gebruik wegen);
- verkeersveiligheid.



Principe Varianten op hoofdlijnen

NB. de varianten hebben geen status, maar zijn denkrichtingen / mogelijkheden.

3.3.2 *Te onderzoeken varianten*

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven is in de Nota Hoofdwegenstructuur de zuidelijke ontsluitingsweg als beste optie aangewezen Erp. Op basis van de geconstateerde verkeersproblemen is de bandbreedte van een mogelijke oplossing onderzocht. In het MER worden vervolgens de varianten verder afgewogen en bekeken. In een milieueffectrapportage moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van de mogelijke manieren voor het realiseren van de voorgenomen activiteit. Deze mogelijkheden worden in een MER aangeduid als alternatieven. In dit geval is sprake van één voorkeursalternatief, zie voor een nadere onderbouwing hoofdstuk 2. Het verschil tussen alternatieven en varianten betreft onder meer het detailniveau. Bij alternatieven wordt over onderscheidende tracés gesproken, bijvoorbeeld een zuidelijke ontsluitingsweg, oostelijke ontsluitingsweg, noordelijke ontsluitingsweg, etc. Varianten zijn relatief kleine variaties binnen deze alternatieven, bijvoorbeeld diverse aansluitingen op een hoofdweg.

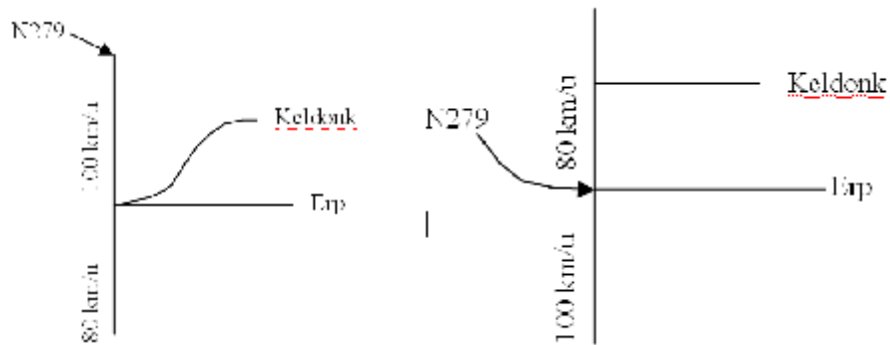
Op basis van diverse ontwerp sessies en eerdere onderzoeken worden in het MER verschillende uitvoeringsvarianten voor de zuidelijke ontsluitingsweg opgesteld. In de hiernaast afgebeelde figuur zijn de locaties van de varianten weergegeven. De diverse varianten hebben geen status, maar zijn denkrichtingen / mogelijkheden. De verschillende varianten betreffen de aansluiting op de N279 (3 varianten) en de aansluiting op de N616 (3 varianten). In het MER wordt nader ingegaan op deze varianten, die dan ook nader zijn gespecificeerd. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de planvorming rondom de N279. De uiteindelijke ligging van de aansluiting op de N279 is mogelijk mede afhankelijk van de ligging van de opgewaardeerde N279 en de aansluiting van de N279 naar Keldonk en Erp. Dit wordt gedurende de verdere procedure nadrukkelijk op elkaar afgestemd. In de tekening is middels de vierkanten het indicatieve ruimtegebruik van de aansluitingen van de opgewaardeerde N279 aangegeven (met de aansluitingsvarianten wordt geanticipeerd op deze ontwikkeling, er wordt voor voldoende ruimte reservering gezorgd: de ZO-Erp frustreert de opwaardering van de N279 niet).

Omdat het de verwachting is dat de aansluitvarianten van de Zuidelijke Ontsluiting Erp op de N279 weinig tot geen effect hebben op de verkeersstromen, worden deze niet afzonderlijk doorgerekend door het verkeersmodel. Daarnaast wordt in een gevoeligheidsanalyse berekend wat de verkeerskundige gevolgen zijn van het al dan niet toepassen van een vrachtverbod in Erp. Bloktijden in het vrachtverbod worden niet onderzocht omdat de effecten van bloktijden niet zichtbaar te maken zijn met het verkeersmodel. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief worden de optimale kruispuntvormen doorgerekend.

N279:

Specifiek wordt ingegaan op de ontwikkeling van de N279 en de invloed daarvan op de randweg. Om te anticiperen op de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de N279 wordt deze ontwikkeling als apart scenario meegenomen in het verkeersonderzoek. Omdat de keuze voor de zuidelijke ontsluitingsweg Erp eerder wordt genomen, is het van belang om aan te tonen dat de keuze voor een zuidelijke ontsluitingsweg robuust is met dan wel zonder de aanpak van de N279. Door de vergroting van de capaciteit van de N279 als scenario mee te nemen wordt de robuustheid van de keuze inzichtelijk gemaakt. Dit scenario wordt vooralsnog alleen verkeerskundig in het MER meegenomen.

Er worden twee varianten op dit scenario meegenomen voor de aansluiting op de N279, zie de hierna opgenomen afbeeldingen. Ook wordt op de wijze inzicht in de gevolgen van het combineren van de aansluiting Keldonk/Erp verkregen.



Scenario's inclusief opwaarderen N279

De gevolgen op geluid en lucht worden meegenomen in scenario 1 (zonder N279 Zuid) maar niet in de varianten inclusief het vergroten van de capaciteit van de N279.

Functie zuidelijke ontsluitingsweg Erp

De zuidelijke ontsluitingsweg krijgt een functie als de ontsluiting voor:

- bedrijventerrein Molenakker;
- Erp richting Helmond, Den Bosch en in de toekomst ook richting Eindhoven en Nijmegen (na aanleg van de oost - west verbinding en de opwaardering N279);
- buitengebied Erp/Keldonk.

Hiermee wordt de zuidelijke ontsluitingsweg een gebiedsontsluitingsweg. De bijbehorende maximum snelheid is 80 km/uur buiten de bebouwde kom (uitgezonderd het deel Erp-bedrijventerrein in de bebouwde kom). Onderstaand is op hoofdlijnen de gewenste wegcategorysering afgebeeld. In deze afbeelding staat ETW voor erftoegangsweg, GOW gebiedsontsluitingsweg en SW voor stroomweg. Daarnaast is het de zuidelijke ontsluitingsweg een voorrangsweg.



Wegcategorisering (Indicatief is de toekomstige opwaardering van de N279 aangegeven)

Aanvullende maatregelen: Verbod voor doorgaand vrachtverkeer en 30 km/u in Erp

De maatregel 'vrachtverbod in het centrum van Erp' wordt in eerste instantie als vast onderdeel van de Zuidelijke Ontsluiting beschouwd. In een gevoeligheidsanalyse wordt het verbod voor doorgaand vrachtverkeer onderzocht en gevalideerd. Naast de verkeersanalyse van het vrachtverbod vindt ten behoeve van de onderbouwing ook een analyse voor geluid plaats. De uiteindelijke keuze voor de basis van de berekeningen wordt bepaald door de uitkomsten van deze analyse. Daarnaast is een van de uitgangspunten het instellen van een 30 km/uur zone in Erp zoals aangegeven in de Nota Hoofdwegen structuur. Naast de bovenstaand genoemde maatregelen, onderstaand een opsomming van diverse andere aanvullende maatregelen gekoppeld aan de zuidelijke ontsluitingsweg Erp:

- Wegvak N616 (Erpseweg en Veghersedijk): buiten de bebouwde kom: afwaarderen naar erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/uur;
- Gebied tussen Erp en Veghel: herinrichting wegen naar 60 km-zone (snelheidsremmer, bebording en markering);
- Hurkske en Boerdonksedijk buiten de bebouwde kom: Wegen opnemen in 60 km/zone en treffen maatregelen die passen bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom;
- N616 in kom Erp: complete herinrichting tussen erfgrenzen, van gebiedsontsluitingsweg (50km) naar erftoegangsweg (30km);
- Boekelseweg: herinrichting in de vorm van een smallere rijbaan en maatregelen die de snelheid verder beperken;
- N616 tussen Erp en Gemert (Heuvelberg, Gemertsedijk) buiten de bebouwde kom: afwaarderen van gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) naar erftoegangsweg (60 km/u).

Daarnaast zijn er diverse gebieden waar een nadere afweging wordt gemaakt van diverse aanvullende maatregelen: (wat zijn deze maatregelen)

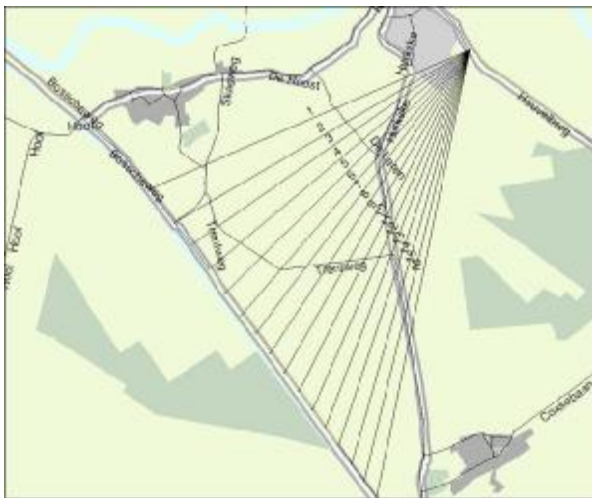
- Hurkske en Boerdonksedijk buiten de bebouwde kom;
- Kraanmeer;
- Heuvelberg, Brugstraat tussen Aa en komgrens.

Afhankelijk van de ligging van de Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp en het aantal aansluitingen op de N279 zullen nog aanvullende maatregelen dienen te worden getroffen. Indien bijvoorbeeld de aansluiting van de Morgenstraat op de N279 moet worden opgeheven dient Keldonk op een andere manier te worden ontsloten. Ook dient nog te worden bepaald bij de uitwerking of in het gebied tussen Erp/Keldonk en Boerdonk/Gemert aanvullende verkeersmaatregelen moeten worden getroffen die ingrijpen op de verkeerscirculatie.

Bijlage 1: Gevoeligheidsanalyse aansluiting Zuidelijke ontsluitingsweg

Middels onderstaande gevoeligheidsanalyse is bepaald hoe zuidelijk de Zuidelijke Ontsluiting kan worden aangesloten op de N279, om vanuit het noorden een interessant alternatief te zijn. Dit is gedaan op basis van de kortste-routes van kruispunt A50-N279 naar kruispunt Hoogven Heuvelberg. De Morgenstraat-Hool bij Keldonk is hierbij niet aangesloten op de N279.

Voor diverse verkeersscenarios (zowel de HWS_met_zuid_met_noord als de variant Zacht met zuid zonder noord) zijn meerdere aansluitingen (16) aangebracht, zie onderstaande figuur. De aansluiting van de Zuidelijke Ontsluiting op de Heuvelberg blijft hierbij onveranderd ten opzichte van de oorspronkelijk HWS en Zacht-varianten. Van deze netwerkvarianten is in de Niet toegedeelde Situatie bepaald wat de kortste routes zijn.



In het geel, zie onderstaande tabel is aangegeven bij welke HWS-variant en Zacht-variant de Zuidelijke Ontsluiting vanuit het noorden, niet meer onderdeel is van de kortste route naar het kruispunt Hoogven-Heuvelberg. Dit betreft netwerkvariant 16 bij HWS en netwerkvariant 12 bij de zacht variant. De netwerkvarianten waarbij de omslag plaatsvindt zijn samen met enkele zuidelijkere en noordelijkere aansluitingen toegedeeld. Daarna is de kortste route opnieuw bepaald. Bij de variant HWS blijft de route via de Zuidelijke Ontsluiting vanuit het noorden de kortste route. Bij de variant Zacht wordt de route door Erp (via de N616) vanaf netwerkvariant 10 de kortste route. Dit punt op de N279 ligt circa 3 km ten zuiden van de (geknipte) aansluiting Morgenstraat-Hool op de N279.

Variant HWS_met_zuid_met_noord			Variant Zacht_met_zuid_zonder_noord		
Tijd in minuten					
netwerkvariant	Niet toegedeelde situatie	toegedeelde as	netwerkvariant	Free flow-situatie	toegedeelde as
1	9,17	*	1	8,7	*
2	9,39	*	2	8,92	*
3	9,54	*	3	9,09	*
4	9,74	*	4	9,29	*
5	9,94	*	5	9,52	*
6	10,12	*	6	9,75	*
7	10,29	*	7	9,93	12,97
8	10,48	*	8	10,13	13,16
9	10,67	*	9	10,35	13,36
10	10,88	*	10	10,57	13,43
11	11,08	*	11	10,79	13,45
12	11,28	*	12	10,89	13,46
13	11,49	11,75	13	*	13,47
14	11,71	11,97	14	*	*
15	11,92	12,17	15	*	*
16	12,08	12,37	16	*	*

via N616
 via Zuidelijke Ontsluiting

Voorgeschiedenis en doelstelling Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp
Projectnr. 236203
februari 2011, revisie 2.0

